



3

Afgiftekantoor: Oostende X

35° jaargang - nr. 229 - 35° année - n° 229
Juli - Juillet 1992

NEPTUNUS

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime trimestrielle

Het mooiste stukje
van uw vakantie
ligt tussen Oostende en Dover.



De hypermoderne ferries van de Oostende-Doverlijn hebben alles om u een onvergetelijke trip te bezorgen: restaurants, bars, tax-free shops en bioscopen, kinderspeelruimten en

comfortabele Club Class Lounges. De gloednieuwe Prins Filip beschikt zelfs over perfect uitgeruste conferentiezalen. Onze Jetfoils? Die brengen u in nauwelijks 100 minuut-

jes naar de overkant. Snel, comfortabel en praktisch. Ferry of Jetfoil... met de Oostende-Doverlijn wordt uw overtocht een mooi stukje vakantie!



Bel ons of contacteer uw reisagent. Oostende-Doverlijn • Madouplein 1 - 1030 Brussel • 02 / 219.07.09

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

juli 1992
juillet 1992

35° jaargang nr 3
35° année no 3

Revue maritime bimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Direkteur van het tijdschrift
R. Van Ransbeek

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
Ch. Theys

Lay-out
Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité
Linda Schellinck

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 806 666

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 ou
001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
400 F gewoon - normal
600 F steun - soutien
850 F ere - honneur
20 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer
Conseil d'administration

Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

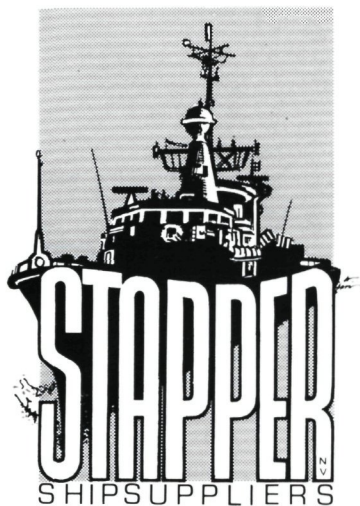
Président - Voorzitter: R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire:
N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:
J. Arys, E. De Griek, A. Devreese, J.-B. Dreesen, Ch. Freys, G. Gouwy, A. Jacobs, C. Jacobs, J.-C. Liénart, E. Pouillet, H. Rogie, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, D. Van Parijs

inhoud sommaire

du temps de la marine à voile... quand nos ancêtres étaient colons, aventuriers, explorateurs V. l'aventure ostendaise par j.-m. de decker	3
woorden uit de zeemanskist hij is zo vet, als een spaans anker door oppermeester (b.d.) j.-b. dreesen	9
les corps de marine a l'heure du choix par paul eygenraam	11
sir home riggs popham door r. verbanck	13
en marge d'un anniversaire l'énigme colomb par dr. vance hall	27
schilders van de zee belgische marineschilders tijdens het interbellum II door norbert hostyn, lic. kunstgeschiedenis conservator sted. musea oostende	31
un belge amiral en france le verviëtois jean brasseur aux invalides par p.j. marnegie	33
maritiem panorama vierde jumboferry voor p&o door henri rogie	35
"prins filip" eerste jumboferry van r.m.t. door henri rogie	36
de r.m.t. in 1991 door henri rogie	40
stroombank '92: 10ème victoire de comlognav par mat/mil j.-p. joyeux	43
10de internationale havenkongres antwerpen, 15-19 juni 1992 door ir. g. thues, voorzitter wetenschappelijk comité	48
van de admiraliteit van vlaanderen tot de belgische zeemacht door h. rogie	49
roger machielsens de belgische koopvaardij in de tweede wereldoorlog door oppermeester (b.d.) j.-b. dreesen	52
info reserve	53
info marine	59



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11,

B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

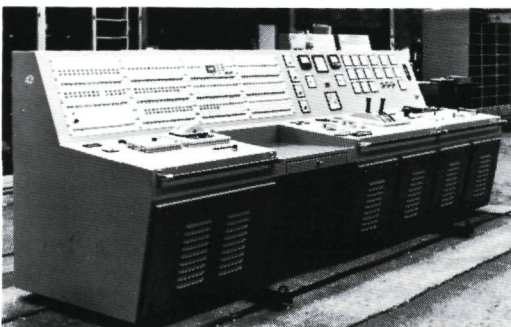
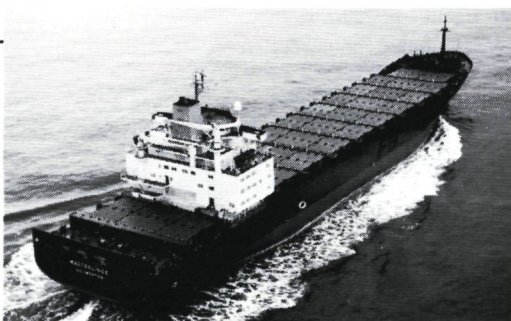
Telefax: (03) 541 71 72

Design, supply and installation of the **electric** and **electronic equipment**, in accordance with the rules of all classification societies.

- Main and distribution switchboards.
- Synoptic panels.
- Power management.
- Degaussing.
- Q.A.-survey.

**Customised
electronics
and electrical
installations**

NEW-BUILT
REPAIR
SERVICING



E.N.I. n.v. Marine Division

Kontichsesteenweg 25 - B-2630 Aartselaar (Antwerp)
Tel: 03 / 870 12 11 - Tlx: 31598 ENI B - Fax: 03 / 887 12 98

Du temps de la marine à voile...
Quand nos ancêtres étaient colons, aventuriers, explorateurs

V. L'Aventure Ostendaise

J.M. de Decker

Le XVIII^e siècle allait voir les premières tentatives d'expansion maritime «belgo-belges» depuis la colonisation des Açores trois siècles plus tôt. Certains de nos compatriotes avaient continué à bourlinguer sur les mers lointaines au cours des siècles suivants, mais rarement pour leur propre compte. Ils avaient - nous l'avons vu - mis leurs talents au service du Portugal, de l'Espagne, de l'Angleterre, de la Hollande, de la France et de la Suède mais c'était à titre individuel. Depuis que nos provinces étaient passées sous la domination espagnole, nos armateurs qui rêvaient de voyages au long cours s'étaient heurtés à des interdits formels. Soucieux de se réserver le monopole du commerce d'outre-mer, le roi d'Espagne avait défendu à ses sujets des Pays-Bas d'envoyer des navires, aussi bien aux Indes orientales qu'occidentales, sous peine de confiscation et même de mort.

A la fin du XVII^e siècle l'Espagne, appauvrie et vaincue sur plusieurs champs de bataille, n'était plus en mesure de faire appliquer cette décision. L'Angleterre, la Hollande et la France, revendiquant leur part des fabuleuses richesses des lointains continents, lui taillaient des croupières sur toutes les mers. Les diverses compagnies des Indes réalisaient des bénéfices laissant rêveurs les exclus de la course aux épices. Parmi eux nos armateurs, dont les plus entreprenants pensèrent que pour un petit pays comme le nôtre, qui ne constituait une menace pour personne, il devait certainement y avoir là des miettes à ramasser et décidèrent de tenter leur chance.

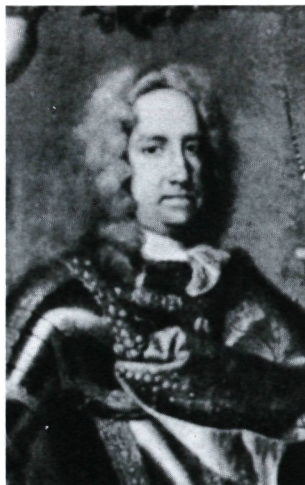
Il fallait un tempérament d'aventurier et beaucoup d'énergie pour se lancer dans une telle entreprise, car la situation dans nos provinces était désastreuse à l'époque. Elles sortaient ravagées, exsangues, anéanties d'une période de guerre presque continue de quatre-vingts ans et plus.

Le Traité de Munster, signé en 1648 entre l'Espagne et la Hollande, avait totalement fermé l'Escaut tuant Anvers par le fait même - en 1692, la Métropole ne possédait plus aucun navire de haute mer - et privant notre industrie de ses principaux débouchés suite aux entraves apportées à notre trafic maritime. La décadence de cette industrie avait atteint un niveau tel qu'aucune des fabriques établies dans nos provinces n'aurait pu fournir la cargaison complète d'un grand navire. Pour exporter nos produits, nous étions obligés de recourir aux armateurs étrangers et de subir de leur part des taux de fret prohibitifs.

Heureusement, il restait Ostende. Sans doute sa flotte était-elle dérisoire: une dizaine de galiotes de 350 à 500 tonneaux, mais elle offrait les atouts d'un accès direct à la mer et d'une population de marins dont la réputation n'était plus à faire. Tout au long du XVII^e siècle, ses corsaires s'étaient illustrés dans la guerre de course qui avait fait

rage dans la mer du Nord et la Manche. Ces hardis marins, la paix revenue, avaient désormais cessé de traquer l'Anglais, le Français et le Hollandais et étaient devenus disponibles pour une autre tâche: établir des relations commerciales avec les Indes et fonder ces comptoirs et factoreries qui furent les noyaux des futurs grands empires coloniaux. Une nouvelle aventure!

Nos armateurs durent attendre quelques années avant de voir se réaliser leurs projets d'expansion maritime. Le temps que se déroule la guerre de Succession d'Espagne (1700-1706) qui fit suite au décès de Charles II, dernier représentant des Habsbourg d'Espagne à régner sur nos provinces, et que soit signée entre les belligérants: France d'une part, Angleterre, Empire-Austro-Mongrois et Provinces-Unies d'autre part, le traité d'Utrecht (1713) qui nous donna un nouveau souverain, l'archiduc Charles d'Autriche devenu empereur en 1711 sous le nom de Charles VI.



L'Empereur Charles VI.

Premières expéditions privées

L'Autriche n'est pas une nation maritime. Charles VI n'en vit pas moins d'un bon oeil le mouvement d'émancipation

commerciale se dessinant en Belgique. Si le sort de nos provinces, difficiles à défendre et particulièrement vulnérables, ne constitue pas son principal souci, celles-ci n'en font pas moins partie de son héritage. Il tint donc à les faire sortir du marasme dans lequel elles se débattaient. Cédant aux sollicitations de nos armateurs, il leur accorda progressivement des lettres patentes pour naviguer vers l'Extrême-Orient. Ce qui ne l'empêcha pas pour autant de signer en 1715 le Traité de Rastadt, dit de la Barrière, qui maintenait la fermeture de l'Escaut.

Le premier navire qui recut l'autorisation impériale de «naviguer aux Grandes Indes» fut «l'Empereur Charles III» (rebaptisé plus tard «Prince Eugène»), un voilier de 200 tonneaux armé de 16 pièces d'artillerie acheté en Angleterre par les négociants gantois Jacques et Charles Maelcamp. L'empereur Charles VI avait contresigné la patente à condition qu'à son retour d'Extrême-Orient la cargaison du navire soit vendue exclusivement à Ostende. L'équipage de celui-ci était en majorité anglais mais son commandement fut confié au capitaine ostendais Guerrebrantz. Il quitta Ostende en mars 1725 pour Cadix où il compléta son chargement et fit voile pour les Indes. Suivi bientôt par un autre bâtiment affrété par les frères Maelcamp, le «Stahremberg», placé sous le commandement du capitaine Guarragan, destination Surate.

L'un et l'autre revinrent à Ostende en novembre 1716 avec une cargaison de soies et de denrées coloniales qui furent mises en vente publique et acquises en grande partie par des négociants anglais et hollandais. Elles laissèrent un plantureux bénéfice.

Ces expéditions ne constituaient que des essais. On ne voulait pas aller trop vite et se lancer, tête baissée, dans une aventure qui comportait quand même certains risques. Mais leur succès enflamma aussitôt les esprits. La Flandre toute entière tressaillait au souvenir de son opulence d'autan basée sur son commerce maritime.



Anonyme, Marin, 18ème siècle.

En mars 1715 aussi, un autre navire, le «Charles» (ou «Carolus»), 200 tonneaux armé de 16 canons placé sous les ordres du jeune capitaine gantois Joseph Gheselle, un ancêtre du grand poète flamand Guido Gheselle, fut envoyé

à Canton par ses armateurs P. De Kimpe et les frères Maelcamp. Le même mois, le «Saint-Mathieu», 250 tonneaux et 24 canons, commandé par le capitaine Sansfiels un anglais naturalisé de fraîche date (il en coûtait alors un écu pour obtenir la citoyenneté ostendaise) appareilla pour Surate. Suivi bientôt par le «Flandre Impériale» de l'armateur de Potter, qui avait reçu ses lettres de mer le 24 avril.

Ce même 24 avril, deux autres navires affrétés en Zélande, l'Empereur Charles VI et l'Impératrice jaugeant respectivement 500 et 300 tonneaux obtinrent également leurs patentes. Leurs armateurs étaient un des échevins d'Ostende, Thomas Ray et le capitaine malouin Gollet de la Merveille, un ancien de la Compagnie Française des Indes Orientales. La nouvelle du départ prochain de celui-ci sous le pavillon de Bourgogne suscita de si violentes réactions de la dite compagnie que l'empereur Charles VI fit ajourner l'expédition projetée. Première marque d'hostilité venant de l'étranger à l'égard d'entreprises échappant à son contrôle.

En septembre de la même année, un petit navire de 220 tonneaux, le «Prince Eugène» appareilla pour Goa et Calicut. Il rentra à Ostende l'année suivante (fin août 1716) pour en repartir en juillet 1717 à destination de Malabar et de Travancor sous le commandement de Joseph Gheselle.

Colère d'Amsterdam et de Londres

L'organisation de ces expéditions exigeait des mises de fonds considérables. En effet le commerce avec l'Inde et la Chine n'était pas un commerce de troc. Les navires partant pour ces destinations n'emportaient dans leurs cales que très peu de marchandises européennes; presque uniquement des toiles et des étoffes de coton. Les produits coloniaux qu'on allait y chercher s'achetaient presque tous contre argent comptant. Les ordonnances impériales interdisant l'exportation d'espèces en or et argent, nos armateurs durent solliciter des dérogations qui ne s'obtenaient pas sans peine. Aussi valait-il mieux que les voyages s'effectuassent sans encombre. Ce qui ne fut pas toujours le cas.

Le «Saint Mathieu», qui avait été chaleureusement accueilli à Surate par les indigènes, désireux de s'affranchir de la tutelle des Hollandais mais auquel ces derniers refusèrent l'accès à leur comptoir, revenait vers l'Europe, lourdement chargé d'étoffes, d'épices et de bois précieux, lorsqu'au large de Ste Hélène il fut canonné par les Anglais ulcérés de voir flotter un pavillon concurrent. Il échappa de justesse au naufrage, mais le capitaine Sarfiels et plusieurs matelots y laissèrent leur vie.

Le «Marquis de Prié», capitaine Willemsen, fut surpris au large des côtes de Guinée par deux bâtiments de la Compagnie Hollandaise des Indes Occidentales. Les Hollandais s'emparèrent du navire et emprisonnèrent son équipage au fort de St Georges d'Elmina. Le gouverneur local laissa le capitaine Willemsen, tombé malade, mourir sans soins. Le reste de l'équipage fut embarqué de force sur des navires négriers.

Tandis que s'éternisaient les discussions entre Hollandais et la cour de Vienne au sujet de la restitution du navire, un second vaisseau ayant reçu le nom de notre ministre plénipotentiaire avait fait voile pour Canton. Il ne fut pas plus heureux que le premier et tomba, au large de la Guinée lui aussi, entre les mains des Hollandais. Le capitaine de Winter et son équipage furent embarqués à bord du navire arraisonneur, le «Commany» qui les ramena en Europe. Retenu dans la Manche par un vent contraire, celui-ci relâcha en Angleterre où l'on rendit la liberté au capitaine de Winter.

Revenu dare-dare à Ostende de Winter décida d'user du droit que lui donnait la patente impériale dont il était por-

teur « de repousser la force par la force et d'user de représailles en cas d'attaque ». Il monta à bord d'une frégate armée dont il prit le commandement et s'en alla, à son tour, capturer le « Commany », qui louvoyait toujours dans la Manche. Il ramena à Ostende le navire hollandais avec une cargaison évaluée à six mille livres. Oeil pour oeil, dent pour dent !

Quand s'en mêlent les pirates

En 1720, la « Maison d'Autriche », capitaine Nash, revenant de Canton fut capturée au large du Cap de Bonne Espérance par un pirate madécasse qui ne lui permit de continuer son voyage qu'après lui avoir livré une partie de sa cargaison et toutes ces munitions de guerre. Le même pirate, qui trainait encore la « Maison d'Autriche » derrière lui, rencontra trois jours plus tard le « Prince Eugène », capitaine Jean Leclerck, revenant du Malabar. Il lui donna la chasse, l'aborda et réussit à s'en rendre maître. Après avoir transféré l'équipage du « Prince Eugène » à bord de la « Maison d'Autriche », les forbans amenèrent leur capture avec sa cargaison à Madagascar où se situait leur base d'opérations. Coup dur pour les frères Maelcamp !

Coup dur aussi, la même année, pour l'armateur ostendais de Schonamille, dont le navire, le « Marquis del Campo » frégate de 32 canons fut attaqué sur la côte de Guinée par un pirate anglais, Jean Davids de Bristol. Après une résistance de près de quarante heures, au cours de laquelle le capitaine Mathieu Gerrebrandts ainsi que plusieurs officiers et matelots perdirent la vie, le « Marquis del Campo » fut obligé de se rendre.

Au début de 1722, la « Maison d'Autriche », commandée par Balthasar Roose revint à Ostende. Quelques mois plus tôt, il avait été capturé près de l'île de Bourbon par un navire pirate. L'équipage avait aussitôt été mis aux fers à l'exception d'une douzaine de matelots flamands et portugais qui avaient réussi à se cacher dans un recoin du bâtiment. Ils attendirent que les forbans - une cinquantaine - soient complètement ivres pour sortir de leur cachette, les massacrer tous et se rendre à nouveau maîtres de leur navire. Plus de peur que de mal.

Le « Flandria » des frères Maelcamp, commandée par le capitaine Jean Willems n'eut pas autant de chance en août de la même année. Chassé par le mauvais temps jusque sous la côte de Sumatra, il vint mouiller sous le fort anglais de Bencoulen pour s'y ravitailler en vivres et eau fraîche. Willems s'en alla trouver le gouverneur Isaac Pycke pour lui demander l'autorisation d'acheter ce dont il avait besoin. Bien loin d'accéder à sa demande, celui-ci le fit jeter au cachot ainsi que ses principaux officiers, confisqua le navire et enrôla de force les matelots sur des navires de la Compagnie Anglaise des Indes Orientales. Willems et ses compagnons d'infortune passèrent trois jours, sans nourriture, dans leurs cachots avant d'être rapatriés en Europe. Malgré tous leurs efforts, les frères Maelcamp n'obtinrent jamais des Anglais le moindre dédommagement pour la perte de leur navire.

L'« Impératrice Elisabeth », frégate de 400 tonneaux et de 30 canons, portant un équipage de 80 hommes, commandée par Joseph Gheselle - armateurs : J.B. Soenens de Gand et A. de Pret d'Anvers - fut capturée en mai 1774 à l'entrée de la Manche par des pirates algériens à l'issue d'une chasse qui dura près de deux jours. Emmené à Alger, l'équipage fut réparti dans les différents bagnes de la ville. Gheselle demeura trois ans en captivité, tandis que la plupart de ses hommes, achetés à l'encan, furent soumis au supplice que constituait le travail à bord des galères. Les derniers survivants ne réapparurent à Ostende que onze ans plus tard.

Les navires avaient beau être armés et commandés, pour la plupart, par des officiers ayant fait leurs classes dans

la guerre de course, il fallait - on le voit - avoir le goût du risque pour organiser et mener à bien, à titre privé, des expéditions vers les lointains pays d'Orient que les grandes puissances maritimes de l'heure considéraient comme leur chasse gardée.

Les pertes et avatars subis par certains n'empêchèrent pas nos armateurs d'envoyer, entre 1718 et 1723, pas moins de trente-cinq navires en Extrême-Orient. Ostende connaissait, tant à l'entrée qu'à la sortie, un mouvement portuaire qu'elle n'avait jamais enregistré même aux plus belles années de sa prospérité. Pour le plus grand bonheur du trésor public qui voyait, chaque année, tomber dans ses caisses des centaines de milliers de florins de droits de transit sur les marchandises importées des Indes. Et à la grande irritation de nos voisins du Nord qui adressèrent à différentes reprises des réclamations à l'Empereur Charles VI, lui rappelant les clauses du Traité de Munster et exigeant que « les habitants des Pays-Bas autrichiens ci-devant espagnols fussent exclus de tout commerce aux Grandes Indes ».

Ces démarches demeurant sans suite, les Hollandais se livrèrent au « dumping », bradant à vil prix d'énormes quantités de produits coloniaux sur les marchés européens. Objectif : éloigner de la place d'Ostende les nombreux acheteurs étrangers se pressant à ses ventes publiques. Cette politique n'eut pas le succès escompté, contrée immédiatement par une décision du gouvernement des Pays-Bas autrichiens interdisant l'entrée sur le territoire des denrées coloniales importées par des bâtiments étrangers. Dépités, les Hollandais recoururent alors à la manière forte ; ils envoyèrent leurs navires de guerre arraisonner les navires d'Ostende. Réaction immédiate des Ostendais : retour à la guerre de course avec l'envoi en mer de corsaires munis de lettres de représailles. Après la capture de deux navires de la Compagnie des Indes Orientales revenant au pays, les Hollandais renoncèrent à l'usage de la force. Ils n'en désarmèrent pas pour autant.

Les malheurs de « Monsieur Cobbé »

La dernière expédition privée fut celle du « Charles VI », frégate de 53 canons commandée par deux britanniques : le capitaine John Harrison et le subrécargue Alexander Hume. Destination : la côte du Coromandel au Bengale où ils avaient obtenus plein pouvoirs de l'Empereur pour faire l'acquisition d'une factorerie à Cabelon, que le vice-roi Sadatpatnam avait concédée en 1719 au capitaine ostendais Godefroid de la Merveille, fils du marin de Saint-Malo dont il a été question plus haut. Elle tourna au désastre non pas par la faute des deux marins mais à cause de l'incroyable maladresse du gouverneur impérial chargé d'en prendre officiellement possession : Jacques-André Cobbé.

D'origine malinoise, J.A. Cobbé avait été greffier de la monnaie d'Anvers, puis fait fortune dans la fonderie - il avait fabriqué les cloches du carillon d'Ostende et inventé un canon - avant d'être nommé lieutenant-Général d'artillerie dans l'armée autrichienne des Pays-Bas. Fat et suffisant, il adorait les titres ronflants et avait réussi à se faire décerner par Jean IX Paléologue, Empereur de Constantinople in « partibus », le titre de baron de Burlack. Chacun à Anvers et à Bruxelles s'obstinait néanmoins à l'appeler par dérision « Monsieur Cobbé ».

Dès le départ d'Ostende, le 8 janvier 1723, on put s'apercevoir que le capitaine Harrison et Monsieur Cobbé n'étaient pas sur la même longueur d'ondes. Le premier considérait sa mission comme essentiellement commerciale ; le second comme une entreprise gouvernementale, voire militaire. Leurs relations tournèrent bien vite au vinaigre ; ce qui était de mauvaise augure pour la suite des événements.



Jacques André Cobbé.

(Prop. M. Eug. Coget-Mols).

Arrivé sur place, le lieutenant-général, d'un caractère entier, négocia fort maladroitement avec le nabab Jafer Khan l'établissement de factoreries sur son territoire. En peu de temps, il réussit à se brouiller avec toute le monde. Il alla jusqu'à lever une armée de quelques dizaines d'Européens, charcuteurs d'aventure ou déserteurs, pour mener sa propre guerre contre le nabab. Blessé au cours d'une échauffourée, en juin 1724, il mourut de septicémie quelques jours plus tard, ayant compromis par son manque de diplomatie l'avenir des établissements belges au Bengale.

La Compagnie d'Ostende

Entretiens avait été créée la Compagnie d'Ostende.

Le succès des expéditions privées avait été tel - le bénéfice de la vente des produits coloniaux était considérable - qu'on s'était demandé en haut lieu s'il n'y avait pas intérêt à les coordonner et à leur donner un caractère officiel susceptible d'en imposer aux potentats locaux et d'en obtenir des conditions plus avantageuses que celles consenties aux particuliers. En bref : de créer une Compagnie des Indes analogue à celles des Hollandais, des Anglais, des Français et des Danois.

Le Marquis de Prié, gouverneur des Pays-Bas autrichiens caressait ce projet depuis un certain temps et finit par le soumettre à la cour impériale de Vienne.

C'est en juin 1723 que par un octroi impérial, comportant cent trois articles, la « Compagnie Impériale et Royale des Indes orientales et occidentales établie dans les Pays-Bas autrichiens » (ouf :) vit le jour. Elle se voyait accorder pour une durée de trente ans les privilèges et le monopole exclusif de « naviguer et de négocier aux Indes Occidentales et Orientales et sur les côtes d'Afrique, tant en deça qu'au delà du Cap de Bonne espérance ».

C'était verser d'un excès à l'autre et beaucoup plus que ne demandaient nos armateurs. En effet, le monopole obtenu par la Compagnie tuait toute initiative privée, lésait leurs intérêts sauf à participer dans son capital et risquait de focaliser sur elle et sur le gouvernement autrichien les opposition des puissantes Compagnies étrangères. Ce qui se produisit.

Quoi qu'il en soit, le capital de la Compagnie dite d'Ostende, fixé à six millions de florins fut souscrit en deux jours, plus d'un million et demi de capitaux ne trouvant pas à s'engager... Les actionnaires, en dehors de la ville d'Ostende, appartenaient à la noblesse - les princes de Ligne, le duc d'Arenberg, les comtes de Lalaing... - et au milieu des armateurs et du haut commerce. L'étonnant succès de la souscription provoqua des remous immédiats sur les marchés financiers. Trois jours après sa clôture, les actions de la Compagnie pouvaient se revendre en Bourse d'Anvers avec un bénéfice de 12 pour cent, tandis que celles de la Compagnie hollandaise des Indes Orientales chutaient de 15 pour cent. Ce qui suscita de nouvelles protestations des gouvernements de La Haye et de Londres.

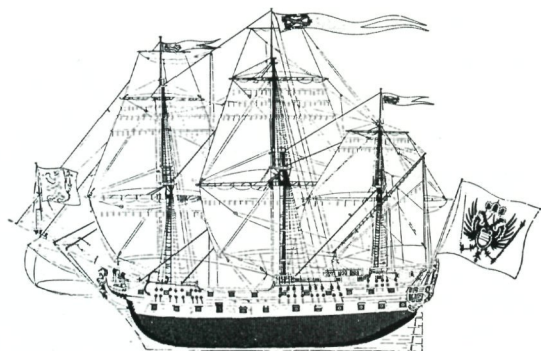


Armoiries de la Compagnie d'Ostende.

Faute de marine militaire, le gouvernement de Vienne autorisa la Compagnie à lever des troupes, à posséder artillerie et munitions et à bâtir des forts pour protéger ses comptoirs. Elle reçut, en outre, le droit de traiter au nom de l'Empereur avec « les princes et les Etats des Indes et autres qui n'étaient pas les ennemis de la Maison d'Autriche ». Elle obtint aussi des armoiries spéciales : « d'or au deux bâtons noueux de Bourgogne enflammés, l'écu pôle sur deux Colannes d'Hercule évoquant les voyages lointains et accosté de deux bannières, l'une de gueules au lion d'argent, l'autre aux armes de l'écu. Le tout sommé de l'aigle impériale ».

La première expédition ne quitta Ostende qu'en février 1724. Elle se composait de trois navires : le « Saint Charles », 26 canons, l'« Aigle », 26 canons et la « Sainte Elisabeth », 22 canons, commandés respectivement par les capitaines flamands Michel Cayphas, Balthazar Roose et Nicolas Carpentier.

Seul le premier avait pour destination le Bengale ; les deux autres devaient faire commerce avec la Chine. Leur cargaison était constituée de barres d'argent - l'argent n'avait cours en Extrême-Orient qu'au poids et jouait plus le rôle d'une marchandise que celui d'une monnaie -, de pièces de monnaies et de saumons de plomb, métal fort apprécié en Chine et qui avait, en outre, l'avantage d'être un



Navire-type employé par la Compagnie d'Ostende.

excellent lest sous un volume réduit. Coût total de cette première campagne (achat des navires, frais d'approvisionnement, salaires...): un million et demi de florins, soit la moitié du capital libéré de la Compagnie.

Plus d'un an plus tard, le 7 août 1725, l'«Aigle» et la «Sainte Elisabeth» étaient de retour à Ostende, les cales remplies de soie, de coton, de perles, de thé, d'épices et de bois exotiques. La vente de ces produits rapporta deux millions, cent quatre-vingt six mille florins, laissant à la Compagnie un bénéfice d'un million deux cents cinquante mille florins. Seule ombre au tableau: la mort en cours de route du capitaine de la «Sainte Elisabeth», Balthasar Roose.

Nettement moins heureux avait été le voyage du «Saint-Charles». Pris dans une forte tempête, il sombra à l'embouchure du Gange perdant onze membres de son équipage dans l'aventure. Comme il n'était pas assuré, la Compagnie dû comptabiliser une perte de six-cents mille florins dans ses livres. A l'issue de cette première campagne, elle pouvait afficher toutefois un bénéfice de quelque six cents mille florins, soit 10% de son capital. Ce brillant résultat suscita l'enthousiasme dans nos provinces et de nouvelles expéditions furent décidées. Au grand dépit des Hollandais qui, une fois de plus, poussèrent des cris d'orfraie.

Trois navires prirent la mer en 1725: l'«Impératrice» et le «Marquis de Prié» à destination de la Chine, et le «Charles VI» pour le Bengale. Ils revinrent à Ostende un an plus tard. Le produit de la vente de leur cargaison laissa à la Compagnie, tous frais déduits, un bénéfice d'environ un million sept-cents mille florins; ce qui lui permit d'annoncer au cours de l'assemblée générale de ses actionnaires la distribution d'un dividende de 25%.

En 1726, la Compagnie envoya encore trois navires en Chine: le «Tigre», l'«Aigle» et le «Lion», et deux: «La Paix» et l'«Espérance» au Bengale. Bénéfice de la campagne: près de deux millions et demi de florins. D'autres expéditions suivirent en 1727 menées par l'«Archiduchesse Elisabeth», le «Charles VI», la «Concorde», le «Marquis de Prié», le «Saint Antoine de Padoue», la «Sainte Anne» et le «Saint-Joseph», toutes couronnées de succès. A tel point qu'à l'ouverture de la session parlementaire de Westminster, le roi d'Angleterre déclara que «le commerce et la nation étaient menacés de ruine aux Indes Orientales par l'établissement de la Compagnie d'Ostende»!

*Charles par la grace
de Dieu Empereur des
Romains toujours Auguste, R.oy
d'Allemagne, d'Espagne, de Hongrie,
de Bohême &c. Archiduc d'Autriche,
Duc de Bourgogne, de Lothier, de
Brabant, de Limbourg &c. Comte de
Flandres &c. à toute ceux qui ces
presentes verront ou luy auront Salut.
Comme par l'Article trente un de l'Étoy-
accordé ala Compagnie generale de
Commerce, que Nous avons jugé convenable
d'établir et de former dans Nos Pais Bas,
pour le bien et l'avantage de nos peuples
et Sujets, Nous Nous Sommes réservés de
nommer pour cette Seule fois les Directeurs
de la Compagnie. Sçavoir faisons,*

*Massieurs
Jacobus Madcamp
Louis F. de Coninck
Paulo de Kimp
Pieter Proli
Jacobus Pauw
Thomas Ray
Les Patentes sont conformes a celle de
Monsieur Jacomo de. Pret. &c.*

*Compagnie des Indes Orientales
Comme par l'Article trente un de l'Étoy-
accordé ala Compagnie generale de
Commerce, que Nous avons jugé convenable
d'établir et de former dans Nos Pais Bas,
pour le bien et l'avantage de nos peuples
et Sujets, Nous Nous Sommes réservés de
nommer pour cette Seule fois les Directeurs
de la Compagnie. Sçavoir faisons,*

Acte constitutif de la Compagnie d'Ostende.

N. 632.

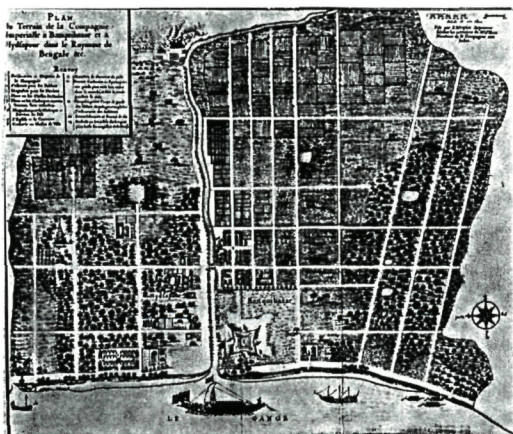


De Directeurs van de generale Koperlyche Indische compagnie,
 ordonnent aan hunnen casierer joan baptist Cogels junior te ontfangen
 van Wier Jan Batta Cogels junior alhier
 desomm van twee hondert en vyftigh gulden Wissel gelt, voor
 het eerste payment byder acte van een hondrent gulden in het
 Capitael vande selve compagnie, op de condition in het Oetroy
 breeder vermeldt. Stellende quitant hier onder; actum in
 Amstwerpen den twintighen dach van twintich hondert dry en
 twintigh
 Ontfangen in open Rekenen
 de
 Senne van twee hondert en vyftigh gulden
 Wissel gelt voor het eerste payment
 den 25 august 1723
 J. als boven het eerste payment 25 novem 1723
 J. als boven heeft vout vrede payment 25 sept 1724
 J. als boven heeft vout vrede payment 25 sept 1724

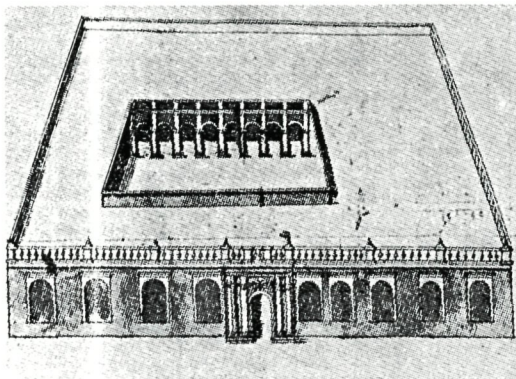
Laurens de Raet
Joan P. de Jongh
Jan de Ruyter
Thomas de Ruyter
Jan de Ruyter
Jan de Ruyter

Une action de la «Compagnie d'Ostende».

Nettement exagéré, mais le fait était que la Compagnie poursuivait une activité inlassable aux Indes où son représentant, l'Anglais Alexander Hume était au mieux avec les potentats locaux. Il avait non seulement réussi à faire oublier les erreurs de son prédécesseur, le général Cobbe, à Cabelon, mais créé aussi des comptoirs à Banquibazar, à Bourompore, à Itchapour, à Balasore dont l'exploitation occupait plusieurs milliers d'indigène. La Compagnie avait aussi créé des comptoirs fort florissants en Chine.



Plan des concessions de Banquibazar et d'Hydiapour.



Le Palais du Gouverneur belge à Banquibazar.

Fin d'un beau rêve

C'était trop beau pour durer longtemps encore. Et, en effet, en 1727, alors qu'une nouvelle expédition était prête à mettre à la voile Charles VI, cédant à un véritable ultimatum de l'Angleterre, de la Hollande et de la France, suspendit pour une durée de sept ans la Compagnie d'Ostende. Il ne voulait pas une guerre qu'il aurait d'ailleurs été incapable de gagner sur mer; il était désireux au contraire d'obtenir l'appui des puissances européennes pour assurer à sa fille, Marie-Thérèse, la succession au trône d'Autriche. L'âge d'or de la Compagnie d'Ostende n'avait duré que quatre ans.

La mesure de suspension ne produisit pas immédiatement les effets escomptés.

Les directeurs de la Compagnie étaient des hommes tenaces, bien décidés à défendre leurs intérêts. Leurs navires continuèrent pendant un temps à cingler vers l'Extrême-Orient. Mais les Hollandais leur rendirent bientôt la vie impossible, leurs agents en Inde molestant les indigènes au service de la Compagnie, désorganisant les transports terrestres et empêchant le ravitaillement de ses comptoirs. En 1730, l'«Impérial», parti pour le Bengale avec des approvisionnements et de l'argent, se vit refuser l'accès au Gange. Un peu plus tard, l'Anglais Hume fut obligé d'abandonner les possessions indiennes de la Compagnie, à l'exception de Banquibazar et de Cabelon qui tinrent bon respectivement jusqu'en 1744 et 1777.

En 1731, une nouvelle décision de l'Empereur, prise sous la pression persistante des puissances maritimes, interdit formellement tout trafic colonial à la Compagnie d'Ostende. Un an plus tard, le 6 avril 1732, la «Concorde» (capitaine Larmens) fit voile vers le Bengale pour en ramener le personnel et les marchandises restant encore dans les concessions abandonnées. Au retour, le produit de la vente de sa cargaison permit à la Compagnie de payer un second dividende de 10 p.c. en sus de celui de 6 p.c. distribué peu de temps auparavant. Ce fut le dernier. La belle aventure de la Compagnie d'Ostende était terminée.



Hij is zo vet, als een spaans anker

J.B. Dreesen

Het ligt voor de hand dat twee eeuwen Spaanse invloed sporen heeft nagelaten in onze taal. Denken we maar aan ABRIKOOS, BASTA, CARGO, DUBLOEN, ENTEREN, GUERILLA, HANGMAT, INDIGO, JUNTA, KURK, LASSO, MAIS, NEGER, ORKAAN, PARLESANTEN, RODEO, SILO, TABAK, TORPEDO, VUURLAND om er een paar te noemen.

Ook kennen we in onze zeemanstaal begrippen als SPAANSE TALIE, SPAANSE RUITER, SPAANSE TAKE-LING, SPAANSE WINDE, SPAANSE FOKSIE, en nog meer anderen.

Schaarser is echter het aantal spreekwoorden en zegswijzen met een verwijzing naar iets Spaans.

Onlangs kreeg ik een vraag naar de oorsprong van de zegswijze.

Hij is zo vet, als een spaans anker.

Voor mij werd dat meteen een «kluif» die de moeite waard was en waarvoor ik, op slag, een reeks andere zaken liet liggen.

Het resultaat van mijn bevindingen gooi ik hierna voor de leeuwen.

De zegswijze komt voor:

— in de «dikke» Van Dale (van 1961) onder het trefwoord ANKER. Er staat - HIJ IS ZO VET ALS EEN SPAANS ANKER, buitengewoon mager -.

— in J. Van Beylen. «Spreuken en gezegden ontleend aan de Zeemanstaal». Antwerpen 1972. 32 blz. Er staat - ZO VET ALS EEN SPAANS ANKER, iemand die graatmager is.

Zij komt niet voor bij:

— Dr. F.A. STOETT. Nederlandse spreekwoorden en gezegden. Zuthphen 1981 10de herziene druk. (standaardwerk)

— A. Houwinck ten Cate. Signalement van sprekende zegswijzen. Elsevier 1979.

— Jan Berns. We zien wel waar het schip strand. Zee- en scheepvaarttermen in het dagelijks taalgebruik. 's Gravenhage 1991.

— J.F. Vietor. Zeemanstaal. Amsterdam, zonder jaar.

— Dr. Jan Grauls. Onze Taal. Vlaamse Pockets nr. 19. Hasselt 1960.

Een begin van een antwoord vond ik echter in:

J.P. Sprenger van Eyk. Handleiding tot de kennis van onze Vaderlandsche spreekwoorden en spreekwoordelijke zegswijzen, bijzonder van de scheepvaart en het scheepsleven ontleend. Rotterdam. 1835.

Hierin zegt de auteur.

— HIJ IS ZOE VET ALS EEN SPAANSCH ANKER of HIJ IS ZO VET ALS EEN ANKERSTOK. Men gebruikt het spreekwoord, spottender wijze, van iemand die zeer mager is, of gelijk men ook wel heet, ZO MAGER ALS HOUT IS. De vraag blijft echter: waarom denkt men in hetzelfde juist aan een Spaansch anker en zegt men ook wel: HET ZIT ER ZO VET OP, ALS EEN SPAANSCH ANKER. -

De auteur citeert verder;

— Winschoten (noot. W.A. Seeman. Behelsende een grondige uitlegging van de Neerlandsche Konst, en Spreekwoord voor soo veel die uit de Seevaart zijn ontleend. Leiden 1681). schrijft dat het hem heugt bij H. van Linschoten gelezen te hebben, dat de Portugezen op zandachtige plaatsen gewoon waren op hun ankertanden (lees vloei-en) en armen vet te smeren, omdat zij oordeelden, dat zij dan in het zand beter hielden. H. van Linschoten haalde dit waarschijnlijk bij het uit het Portugees en Spaans vertaalde «REYS-GESCHRIFT VAN DE NAVIGATIEN DER PORTUGALOIJZERS IN ORIENTEN. Gedrukt te Amsterdam in 1623 en door Hoogl. J. MOLL in zijn verhandeling over eenige vroegere zeetogten der Nederlanden, zeer geprezen.

Sprenger van EYK maakt hier nog de bedenking bij dat:

— ofwel dit Portugees gebruik tot de Spanjaarden kwam of van deze laatste misschien afkomstig was.

— ofwel zijn de ankergronden van de kust en havens van Spanje van zulk een kleiachtige, kleverige aard dat zij meer dan andere gronden, gelijk men zegt, aanslaan.

Hij laat voor het overige de zeevarenden beslissen.

We hebben meteen theoretische «background» voor ons betoog, dus we kunnen een stap verder gaan.

Een eerste vaststelling is dat deze zegswijze niet van vandaag is, maar drie eeuwen geleden reeds bij mensen met naam in de toenmalige scheepvaartwereld (Winschoten en van Linschoten) het onderwerp uitmaakten van vragen en bedenkingen.

Die tijdspanne van drie eeuwen is belangrijk want in die lange periode kan een bepaalde zegswijze zijn originele vorm verliezen.

Laat ons nu even de volgende hypothese aannemen:

— De Portugezen smeerden vet aan hun anker om het beter te doen houden, de Spanjaarden deden het niet. (in het aangehaalde REYS-GESCHRIFT ging het over PORTUGALOIJZERS en niet over Spanjaarden) dan had de

zegswijze HET ZIT ER ZO VET OP, ALS OP EEN SPAANS ANKER zin, want op een Spaans anker zat er «geen vet» dus niets.

We gaan nog een stapje verder. Veronderstellen we dat in de nevel van de tijd de wetenschap van de Portugese gewoonte om vet aan een anker te smeren, voor het ankeren in zandgrond, verloren ging. In dat geval had de vorige zegswijze geen zin meer. De taalgebruiker vroeg zich af waarom men sprak van «vet OP een anker», vond het overbodig en liet OP weg. De zegswijze werd hierdoor: HET ZIT ER ZO VET, ALS EEN SPAANS ANKER. Van deze vorm tot de volgende ZO VET ALS EEN SPAANS ANKER is dan maar een kleine stap.

Laat ik het nog even op een rijtje zetten.

— De Portugezen smeerden vet op de vloeien en de stok van hun ankers om het beter te doen houden in zandgrond. De Spanjaarden deden dit niet. Op basis hiervan ontstond

de zegswijze «Het zit er zo vet OP, als OP een Spaans anker».

— Mettertijd vervaagde het begrip «vet aan anker doen in zandgrond» en had het voorzetsel OP (dat een zuiver plaatselijke betrekking ten opzichte van een ander aangeeft) geen zin meer en werd door de gebruiker weggelaten. De zegswijze werd «Het zit er zo vet, als een Spaans anker». Hierop volgde dan nog een kleine stap naar «Hij is zo vet als, een Spaans anker» of «Zo vet als een Spaans anker». — Het is tenandere merkwaardig dat Van Beylen de laatste zegswijze opgeeft, terwijl Van Dale de eerste gebruikt. Waarschijnlijk is Van Beylen dieper op het onderwerp ingegaan dan de auteur in de Van Dale.

Tot daar dit betoog dat een verklaring wil geven van deze eigenaardige zegswijze uit ons maritiem Nederlands. Moest U het beter weten laat het mij dan ook weten.



WESTERLUND MARINE SUPPLIES

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

IMPORT - EXPORT

**Oude Leeuwenrui 8
B-2000 Antwerpen - Belgium
Tel.: (03) 224 19 00
Tlx: 32344 Fax: (03) 225 12 49**

Les corps de Marine a l'heure du choix

Paul Eygenraam

Au moment où nous écrivons ces lignes, l'essentiel de la marine militaire russe est déchiré entre deux prétendants : la Russie de Boris Elskine et l'Ukraine dont le port de Sébastopol abrite la flotte soviétique de la Mer Noire. Sous Marins et batiments nucléaires, croiseurs et navires de haute mer, y eurent leur port d'attache au temps où les maîtres du Kremlin étaient rouges.

Il y a un peu plus d'un demi siècle, le Corps de Marine belge, à peine né vécu également les alternatives difficiles du choix, et ce en des heures peu glorieuses, et à ce titre, peu évoquées. Après plus de cinquante ans, il est permis d'en rappeler les péripéties sans heurter personne. Disons d'emblée que le Corps de Marine, appelé à la vie en septembre 1939 au moment où la France et la Grande Bretagne couraient au secours de la Pologne envahie, réunissait la flottille la plus hétéroclite que l'on puisse imaginer. Les réquisitions de mai 1940 ne firent qu'accentuer le caractère extrêmement diversifié du matériel et des hommes. Il revint au Major d'artillerie Decarpentrie, qui avait reçu en France une excellente formation d'officier de marine, d'en faire une unité de quelque utilité. La mission du Corps était ambitieuse ; la police des eaux territoriales, le dragage des mines et l'arraisonnement... à la condition de ne pas voir trop grand ! Pour mener à bien cette tâche, le Major qui avait commandé un fortin en 1914, disposait de bateaux de divers plumages ; chalutiers en bois et patrouilleurs improvisés, yachts et vedettes rapides, remorqueurs de rivière et vétérans de l'Administration de la Marine. L'armement était à la mesure des moyens : canons 4.7 et mitrailleuses d'infanterie. Pas de quoi faire trembler la Kriegsmarine de l'Amiral Raeder ! Les unités robustes furent transformées en dragueurs. Les Belges en avaient le plus grand besoin dès les premiers jours de guerre. Alors que la Belgique n'était pas encore belligérante, les Allemands avaient infesté sans attendre les eaux côtières et les estuaires des fleuves. La chasse aux mines à la dérive présentait un danger mortel pour la navigation et un péril aussi grand pour les marins qui durent les premiers mettre la main aux dangereux engins. Des distinctions honorifiques furent d'ailleurs attribuées au Major Decarpentrie, au Lieutenant Graré et au Matelot De Bakker pour avoir réussi à conjurer le péril avec des méthodes de bricoleurs. Des filets métalliques, récupérés des stocks de guerre 1914/18, furent notamment mis en usage à l'écluse du Kruischans à Anvers.

Lors de la mobilisation générale, le personnel envoyé en renfort au Corps, n'était pas précisément trié sur le volet. Chômeurs et marins d'eau douce vinrent compléter l'effectif. Or on ne forme pas en un tour de main des hommes familiarisés avec les modes de signalisation, l'appréciation des distances en mer, l'identification des bateaux etc.

Par ailleurs le TO était caractérisé par des vides alarmants, bon nombre de rappelés étant en mer ou ailleurs. C'est dire que les vrais professionnels ne manquèrent pas de mérites en formant en peu de temps des équipages qui rendirent des services et même accomplirent quelque exploit !

La portée de notre propos

Notre propos n'est pas de retracer les tribulations des escadrilles du Corps de Marine de septembre 1939 à la mobilisation de 1940, ou d'évoquer les mouvements qui marquèrent la campagne du 10 au 28 mai, mais de mettre en relief les péripéties vécues au lendemain de la capitulation, lorsque l'opération «Dynamo», se poursuivait à Dunkerque. Elle ne prit fin que le 4 juin 1940 après que les Belges eurent leur part du légendaire rembarquement anglo-français dirigé par les Amiraux Ramsey et Abrial. Le 3 juin en moins d'une demi heure, 234 hommes prirent place à bord du A. 5, 90 sur le Z.25 et plus de 200 sur le H. 75, et ce au prix d'un blessé le contre maître Hermie. L'A 5 et le Z. 25 regagnèrent Ramsgate, le H. 25, Douvres. Il reçut ensuite la mission de repêcher les naufragés sur la route de Dunkerque en liaison avec le «Cérone».

Il n'est pas sans intérêt de rappeler que l'opération «Dynamo» donna lieu à des solides algarades entre le Général anglais Alexander, commandant l'arrière garde britannique du corps expéditionnaire de lord Gord, et les Amiraux français Abrial et Platon. Pourquoi ?..... Dans la nuit du 1er au 2 juin 1940, les derniers contingents britanniques et canadiens étant embarqués (± 235.000 hommes), le Général Alexander donna l'ordre de suspendre les embarquements alors qu'il y avait encore plus de 100.000 Français sur les plages ! La marine française avait largement contribué - au prix de lourdes pertes - à la première phase de l'opération. (2 contre torpilleurs, 5 torpilleurs, 1 ravitailleur, 17 avisos, 29 vedettes)

L'Amiral Abrial avisa sans délai le président du Conseil Paul Reynaud. L'indignation fut grande. Le Premier Ministre Winston Churchill fut immédiatement averti. Celui-ci se rendit compte de l'influence désastreuse sur l'opinion publique et les relations franco-britanniques (déjà tendues en raison du manque de collaboration suffisante de la RAF) qu'aurait la diffusion de la nouvelle de cette carence britannique. Ordre fut immédiatement donné de renvoyer toute l'armée pour embarquer les 110.000 Français de la 1ère armée du Général Blanchard. cela se fit le 3 juin. Le 4 à 10h.30 le Général Beaufre, commandant la 68me DI française qui défendait tant bien que mal le périmètre défensif de la zone d'embarquement, se rendit à l'Etat-Major du Général von Kranz pour lui faire part de la reddition de la ville.

Contribution du Corps de Marine

Le 30 mai, à l'intervention du Naval College, le Corps de marine belge à Dartmouth reçoit un message de l'Amirauté venant de l'ambassade de Belgique à Londres, demandant combien de chalutiers sont en mesure de se rendre à Douvres. Ils devront : 1. donner l'assurance qu'ils travailleront sous les ordres du Naval Control ; 2. accepter volontairement de manoeuvrer sous le feu de l'ennemi. Le Major Decarpentrie est d'accord. Le Capitaine Aspelagh de la Marine de l'Etat recensera les chalutiers. Il y a d'emblée des volontaires et des réticents. Quid des frais de l'expédition, des vivres, des combustibles à prendre, des responsabilités en cas d'accidents, de naufrage, de pertes humaines ?

L'ambassade de Belgique est mise au courant de la situation et délègue le Commandant Cumont et le Lt Baillet Latour. Ils arrivent en avion à Dartmouth pour préciser la situation. Des engagements sont confirmés. Les patrons et les schippers qui maintiennent leur refus sont consignés au Town Hall pour faciliter l'appareillage des volontaires. Les A.5-Z.25 appareillent à 2 h. du matin le 3 juin. Sous les bombes, ces bateaux embarquent respectivement à Dunkerque 234 et 90 hommes, tandis que plus de 200 hommes prennent place à bord du H.75. Un obus a éclaté près du A.5 tuant deux soldats français et blessant le Contre Maître Hermie. Hommes et blessés sont débarqués à Ramsgate et à Douvres.

Retour en France

Fin mai 1940 le Corps de Marine se réduisait à un Etat-Major, une escadrille d'unités navigantes, composée des précédentes escadrilles d'Ostende (du Capitaine Commandant de réserve van Strydonck) et d'Anvers (du Capitaine Commandant de réserve Delstanche, ce dernier se vit confier l'escadrille unifiée). Ainsi que nous venons de le voir au lendemain du 28 mai le Corps de Marine fut dirigé par l'amirauté britannique sur le port de Dartmouth. Les hommes de l'escadrille de renfort et d'instruction furent envoyés à Temby où se retrouvaient les évadés de Belgique et notamment le Lt. du génie Smekens et ses hommes. Le 13 juin, la flottille belge quitta Dartmouth pour la France et Lorient où l'Amirauté française marqua son accord pour la création d'une base belge rattachée au 5^{me} groupe de patrouilleurs de la Marine française... Mais ce ne fut là une hypothétique projet. L'avance foudroyante des panzers allemands chassant les hommes, les services et les navires d'un port à l'autre. Ce fut pour tous, un long chemin de croix entre-coupé de missions qui isolèrent un moment le Capitaine Commandant van Strijdonck. Il reçut des ordres directement du Ministre de la Défense Nationale, le chef de corps ne pouvant être atteint. L'A 6 amena à bon port (Caen) le Lt. G1 Pouleur et son Etat-Major de la 2^{me} circonscription (plus tard à St. Jean de Luz des marins mal inspirés sabotèrent le moteur pour n'avoir pas à poursuivre la route vers l'exil). Le A 4 avait été chargé le 19 mai de plusieurs milliards provenant de diverses banques à destination de Dieppe... via l'Angleterre» Lorient ayant été évacuée le 18 juin tandis que brûlaient les tanks à pétrole baignant la ville d'une fumée opaque, ce qui restait du Corps de marine dont les bateaux s'étaient égaillés comme un vol de gerfauts, fut dirigé sur le Verdon où il resta jusqu'au 24 juin.

Le 24 juin 1940 la capitulation de l'armée française réalisée sous l'enseigne de la demande d'armistice, était consommée. La France était coupée en deux zones. Celle du Nord où le poids de l'occupation allait se faire sentir, et la zone dite non occupée à l'exception de la bande côtière. A Toulon l'Amiral de la flotte comte de Laborde gardait son indépendance jusqu'au jour du sabotage, lorsque la dite zone était envahie (Débarquement des anglo-américains en Afrique du Nord.)

Au moment où nos ministres ne savaient plus à quel saint se vouer, le 24.06.40 ce qui restait du corps de Marine par-

tait pour Saint Jean de Luz ;

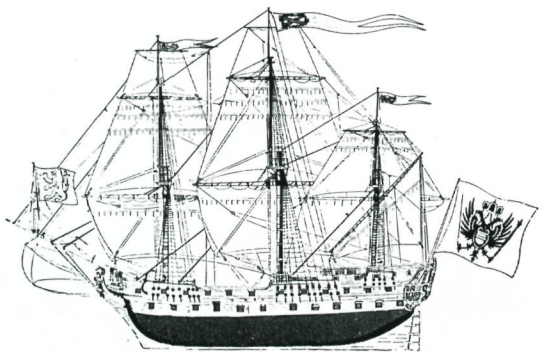
Eu égard à l'arrivée jugée imminente des Allemands, le Capitaine de Vaisseau Cazalis, commandant du front de mer, après avoir pris avis de l'Amiral commandant à Bordeaux avait donné le conseil de poursuivre vers l'Espagne. (Ce n'est que par après que le Major De Carpentrie, apprit que ce conseil répondait à la recommandation du ministre de la défense nationale le Lt. G1 Denis). Le 25 juin le chef de corps et ses équipages fidèles, mirent le cap sur Bilbao où les six bateaux arrivèrent le 26 juin, dans un état peu brillant : fatigue extrême des hommes et du matériel harcelés depuis plus d'un mois, manque de vivres, d'eau douce et de combustible, avaries diverses dues à la vétusté du matériel, absence de cartes et compas déréglés par la remagnétisation.

Le Corps interné en Espagne

De la flottille initiale de 25 bateaux, six demeuraient fidèles à l'unité : le A 4-A 5-0 34-0 140-Z8 - TI. Le P. 16 à bord duquel se trouvait la comptabilité du Corps arrive à Lisbonne parti de là pour l'Angleterre ou l'ancien bateau pilote eut l'honneur de devenir le patrouilleur «HMS Kernot». Le moral des hommes était décevant. Si d'aucuns estimaient en avoir assez fait le jour de la capitulation de l'armée belge ; d'autres étaient d'avis que la coupe était pleine après l'armistice français. Le gouvernement Pierlot, qui commençait sa période d'errance en France, ne donnait aucune directive (on sait que les Ministres ne gagnèrent Londres qu'en octobre). L'Espagne franquiste ménageait à l'époque l'allié nazi, les marins belges furent envoyés au camp de Miranda où avaient séjourné les prisonniers républicains après la victoire du Général Franco. La situation y était épouvantable : mauvaise nourriture, vermine, locaux insalubres... Le Chef du Corps de Marine, après avoir averti l'ambassade à Madrid, s'en ouvrit à plusieurs personnalités et notamment au Comte van der Burght. Il suggéra de prendre contact avec l'ambassade des Etats-Unis, pays encore non belligérant dont l'influence était grande. Le 3 novembre arriva le Prince de Mérode et le Général Hannart qui s'occupaient du rapatriement des soldats belges en France. Le 29 du même mois, le Second Maître Verbrengt mourut des suites des privations subies au camp. L'ambassade d'Allemagne fut intéressée au problème et le 13 décembre 1940 la commission d'armistice de Wiesbaden par la voie de Mr Emile Dubois, consul de Belgique à Bilbao apporta la bonne nouvelle. Les équipages étaient autorisés à rentrer. L'organisation du retour prit encore plusieurs semaines. Ce n'est que le 24 février 1941 que le départ eut lieu. Seule une minorité de prisonniers n'entendait pas partir, tandis que les Lieutenants Massart, Jadot, Van Vaerenberg et Premier Maître Dautrepoint, étaient désignés pour la mission de gardiennage. Une branche du Corps qui sous la dénomination Front Ouest et le commandement du Capt. Cdt Van Strydonck opéra indépendamment au départ de la Rochelle. Les chalutiers 0.348 et 0.140 sous le commandement du Lt. Duchêne prirent cependant la direction du Verdon.

Sanction et récompenses

Le Major Decarpentrie, dans son rapport final au Ministre de la Défense Nationale, demanda des sanctions à l'égard d'un Maître de 2^{me} Classe et quatre Second Maîtres (que nous ne nommerons pas) pour n'avoir pas accompagné leurs bateaux au départ de Saint Jean de Luz et, par leur mauvais exemple ayant entraîné un certain nombre de Quartiers Maîtres et 4 matelots à ne pas suivre leurs officiers en Espagne sous le prétexte qu'un armistice était signé. Par ailleurs le chef de corps proposa pour une distinction honorifique les officiers Jacques Delstanche, Jean Seron, Jean d'Hauwer et les sous officiers René Van den Broeck, Robert Willems, Ernest Rascar, Gaston Hermis et le matelot Gryspeerd, blessé lors d'une patrouille.



Navire-type employé par la Compagnie d'Ostende.

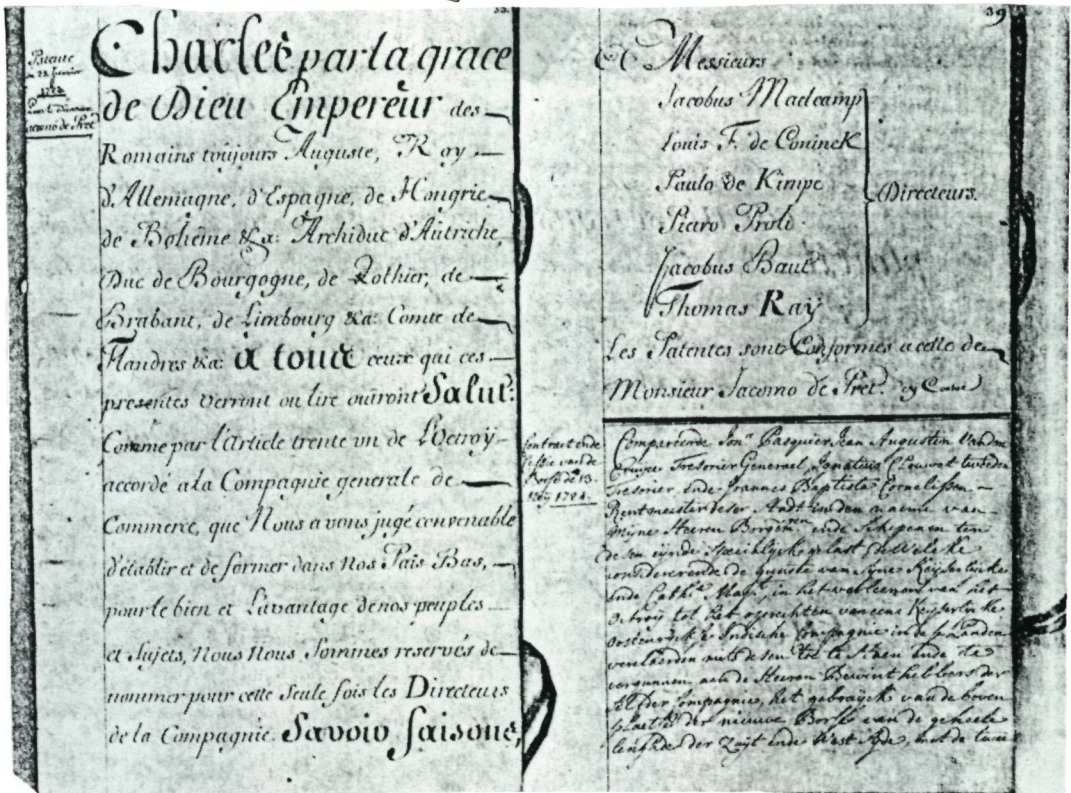
excellent lest sous un volume réduit. Coût total de cette première campagne (achat des navires, frais d'approvisionnement, salaires...): un million et demi de florins, soit la moitié du capital libéré de la Compagnie.

Plus d'un an plus tard, le 7 août 1725, l'«Aigle» et la «Sainte Elisabeth» étaient de retour à Ostende, les cales remplies de soie, de coton, de perles, de thé, d'épices et de bois exotiques. La vente de ces produits rapporta deux millions, cent quatre-vingt six mille florins, laissant à la Compagnie un bénéfice d'un million deux cents cinquante mille florins. Seule ombre au tableau: la mort en cours de route du capitaine de la «Sainte Elisabeth», Balthasar Roose.

Nettement moins heureux avait été le voyage du «Saint-Charles». Pris dans une forte tempête, il sombra à l'embouchure du Gange perdant onze membres de son équipage dans l'aventure. Comme il n'était pas assuré, la Compagnie dût comptabiliser une perte de six-cents mille florins dans ses livres. A l'issue de cette première campagne, elle pouvait afficher toutefois un bénéfice de quelque six cents mille florins, soit 10% de son capital. Ce brillant résultat suscita l'enthousiasme dans nos provinces et de nouvelles expéditions furent décidées. Au grand dépit des Hollandais qui, une fois de plus, poussèrent des cris d'orfraie.

Trois navires prirent la mer en 1725: l'«Impératrice» et le «Marquis de Prié» à destination de la Chine, et le «Charles VI» pour le Bengale. Ils revinrent à Ostende un an plus tard. Le produit de la vente de leur cargaison laissa à la Compagnie, tous frais déduits, un bénéfice d'environ un million sept-cents mille florins; ce qui lui permit d'annoncer au cours de l'assemblée générale de ses actionnaires la distribution d'un dividende de 25%.

En 1726, la Compagnie envoya encore trois navires en Chine: le «Tigre», l'«Aigle» et le «Lion», et deux: «La Paix» et l'«Espérance» au Bengale. Bénéfice de la campagne: près de deux millions et demi de florins. D'autres expéditions suivirent en 1727 menées par l'«Archiduchesse Elisabeth», le «Charles VI», la «Concorde», le «Marquis de Prié», le «Saint Antoine de Padoue», la «Sainte Anne» et le «Saint-Joseph», toutes couronnées de succès. A tel point qu'à l'ouverture de la session parlementaire de Westminster, le roi d'Angleterre déclara que «le commerce et la nation étaient menacés de ruine aux Indes Orientales par l'établissement de la Compagnie d'Ostende»!



Acte constitutif de la Compagnie d'Ostende.

teur « de repousser la force par la force et d'user de représailles en cas d'attaque ». Il monta à bord d'une frégate armée dont il prit le commandement et s'en alla, à son tour, capturer le « Commany » qui louvoyait toujours dans la Manche. Il ramena à Ostende le navire hollandais avec une cargaison évaluée à six mille livres. Oeil pour oeil, dent pour dent !

Quand s'en mêlent les pirates

En 1720, la « Maison d'Autriche », capitaine Nash, revenant de Canton fut capturée au large du Cap de Bonne Espérance par un pirate madécasse qui ne lui permit de continuer son voyage qu'après lui avoir livré une partie de sa cargaison et toutes ces munitions de guerre. Le même pirate, qui trainait encore la « Maison d'Autriche » derrière lui, rencontra trois jours plus tard le « Prince Eugène », capitaine Jean Leclerck, revenant du Malabar. Il lui donna la chasse, l'aborda et réussit à s'en rendre maître. Après avoir transféré l'équipage du « Prince Eugène » à bord de la « Maison d'Autriche », les forbans amenèrent leur capture avec sa cargaison à Madagascar où se situait leur base d'opérations. Coup dur pour les frères Maelcamp !

Coup dur aussi, la même année, pour l'armateur ostendais de Schonamille, dont le navire, le « Marquis del Campo » frégate de 32 canons fut attaqué sur la côte de Guinée par un pirate anglais, Jean Davids de Bristol. Après une résistance de près de quarante heures, au cours de laquelle le capitaine Mathieu Gerrebrandts ainsi que plusieurs officiers et matelots perdirent la vie, le « Marquis del Campo » fut obligé de se rendre.

Au début de 1722, la « Maison d'Autriche », commandée par Balthasar Roose revint à Ostende. Quelques mois plus tôt, il avait été capturé près de l'île de Bourbon par un navire pirate. L'équipage avait aussitôt été mis aux fers à l'exception d'une douzaine de matelots flamands et portugais qui avaient réussi à se cacher dans un recoin du bâtiment. Ils attendirent que les forbans - une cinquantaine - soient complètement ivres pour sortir de leur cachette, les massacrer tous et se rendre à nouveau maîtres de leur navire. Plus de peur que de mal.

Le « Flandria » des frères Maelcamp, commandée par le capitaine Jean Willems n'eut pas autant de chance en août de la même année. Chassé par le mauvais temps jusque sous la côte de Sumatra, il vint mouiller sous le fort anglais de Bencoulen pour s'y ravitailler en vivres et eau fraîche. Willems s'en alla trouver le gouverneur Isaac Pycke pour lui demander l'autorisation d'acheter ce dont il avait besoin. Bien loin d'accéder à sa demande, celui-ci le fit jeter au cachot ainsi que ses principaux officiers, confisqua le navire et enrôla de force les matelots sur des navires de la Compagnie Anglaise des Indes Orientales. Willems et ses compagnons d'infortune passèrent trois jours, sans nourriture, dans leurs cachots avant d'être rapatriés en Europe. Malgré tous leurs efforts, les frères Maelcamp n'obtinrent jamais des Anglais le moindre dédommagement pour la perte de leur navire.

Le « Impératrice Elisabeth », frégate de 400 tonneaux et de 30 canons, portant un équipage de 80 hommes, commandée par Joseph Gheselle - armateurs : J.B. Soenens de Gand et A. de Pret d'Anvers - fut capturée en mai 1774 à l'entrée de la Manche par des pirates algériens à l'issue d'une chasse qui dura près de deux jours. Emmené à Alger, l'équipage fut réparti dans les différents bagnes de la ville. Gheselle demeura trois ans en captivité, tandis que la plupart de ses hommes, achetés à l'encan, furent soumis au supplice que constituait le travail à bord des galères. Les derniers survivants ne réapparurent à Ostende que onze ans plus tard.

Les navires avaient beau être armés et commandés, pour la plupart, par des officiers ayant fait leurs classes dans

la guerre de course, il fallait - on le voit - avoir le goût du risque pour organiser et mener à bien, à titre privé, des expéditions vers les lointains pays d'Orient que les grandes puissances maritimes de l'heure considéraient comme leur chasse gardée.

Les pertes et avatars subis par certains n'empêchèrent pas nos armateurs d'envoyer, entre 1718 et 1723, pas moins de trente-cinq navires en Extrême-Orient. Ostende connaissait, tant à l'entrée qu'à la sortie, un mouvement portuaire qu'elle n'avait jamais enregistré même aux plus belles années de sa prospérité. Pour le plus grand bonheur du trésor public qui voyait, chaque année, tomber dans ses caisses des centaines de milliers de florins de droits de transit sur les marchandises importées des Indes. Et à la grande irritation de nos voisins du Nord qui adressèrent à différentes reprises des réclamations à l'Empereur Charles VI, lui rappelant les clauses du Traité de Munster et exigeant que « les habitants des Pays-Bas autrichiens ci-devant espagnols fussent exclus de tout commerce aux Grandes Indes ».

Ces démarches demeurant sans suite, les Hollandais se livrèrent au « dumping », bradant à vil prix d'énormes quantités de produits coloniaux sur les marchés européens. Objectif : éloigner de la place d'Ostende les nombreux acheteurs étrangers se pressant à ses ventes publiques. Cette politique n'eut pas le succès escompté, contrée immédiatement par une décision du gouvernement des Pays-Bas autrichiens interdisant l'entrée sur le territoire des denrées coloniales importées par des bâtiments étrangers. Dépités, les Hollandais recoururent alors à la manière forte ; ils envoyèrent leurs navires de guerre arraisonner les navires d'Ostende. Réaction immédiate des Ostendais : retour à la guerre de course avec l'envoi en mer de corsaires munis de lettres de représailles. Après la capture de deux navires de la Compagnie des Indes Orientales revenant au pays, les Hollandais renoncèrent à l'usage de la force. Ils n'en désarmèrent pas pour autant.

Les malheurs de « Monsieur Cobbé »

La dernière expédition privée fut celle du « Charles VI », frégate de 53 canons commandée par deux britanniques : le capitaine John Harrison et le subrécargue Alexander Hume. Destination : la côte du Coromandel au Bengale où ils avaient obtenus plein pouvoirs de l'Empereur pour faire l'acquisition d'une factorerie à Cabelon, que le vice-roi Sadatpatnam avait concédé en 1719 au capitaine ostendais Godefroid de la Merveille, fils du marin de Saint-Malo dont il a été question plus haut. Elle tourna au désastre non pas par la faute des deux marins mais à cause de l'incroyable maladresse du gouverneur impérial chargé d'en prendre officiellement possession : Jacques-André Cobbé.

D'origine malinoise, J.A. Cobbé avait été greffier de la monnaie d'Anvers, puis fait fortune dans la fonderie - il avait fabriqué les cloches du carillon d'Ostende et inventé un canon - avant d'être nommé lieutenant-Général d'artillerie dans l'armée autrichienne des Pays-Bas. Fat et suffisant, il adorait les titres ronflants et avait réussi à se faire décerner par Jean IX Paléologue, Empereur de Constantinople in « partibus », le titre de baron de Burlack. Chacun à Anvers et à Bruxelles s'obstinait néanmoins à l'appeler par dérision « Monsieur Cobbé ».

Dès le départ d'Ostende, le 8 janvier 1723, on put s'apercevoir que le capitaine Harrison et Monsieur Cobbé n'étaient pas sur la même longueur d'ondes. Le premier considérait sa mission comme essentiellement commerciale ; le second comme une entreprise gouvernementale, voire militaire. Leurs relations tournèrent bien vite au vinaigre ; ce qui était de mauvaise augure pour la suite des événements.



Jacques André Cobbé.

(Prop. M. Eug. Coget-Mols).

Arrivé sur place, le lieutenant-général, d'un caractère entier, négocia fort maladroitement avec le nabab Jafer Khan l'établissement de factoreries sur son territoire. En peu de temps, il réussit à se brouiller avec toute le monde. Il alla jusqu'à lever une armée de quelques dizaines d'Européens, charcutiers d'aventure ou déserteurs, pour mener sa propre guerre contre le nabab. Blessé au cours d'une échauffourée, en juin 1724, il mourut de septicémie quelques jours plus tard, ayant compromis par son manque de diplomatie l'avenir des établissements belges au Bengale.

La Compagnie d'Ostende

Entretiens avait été créée la Compagnie d'Ostende.

Le succès des expéditions privées avait été tel - le bénéfice de la vente des produits coloniaux était considérable - qu'on s'était demandé en haut lieu s'il n'y avait pas intérêt à les coordonner et à leur donner un caractère officiel susceptible d'en imposer aux potentats locaux et d'en obtenir des conditions plus avantageuses que celles consenties aux particuliers. En bref: de créer une Compagnie des Indes analogue à celles des Hollandais, des Anglais, des Français et des Danois.

Le Marquis de Prié, gouverneur des Pays-Bas autrichiens caressait ce projet depuis un certain temps et finit par le soumettre à la cour impériale de Vienne.

C'est en juin 1723 que par un octroi impérial, comportant cent trois articles, la «Compagnie Impériale et Royale des Indes orientales et occidentales établie dans les Pays-Bas autrichiens» (ouf!) vit le jour. Elle se voyait accorder pour une durée de trente ans les privilèges et le monopole exclusif de «naviguer et de négocier aux Indes Occidentales et Orientales et sur les côtes d'Afrique, tant en deçà qu'au delà du Cap de Bonne espérance».

C'était verser d'un excès à l'autre et beaucoup plus que ne demandaient nos armateurs. En effet, le monopole obtenu par la Campagne tuait toute initiative privée, lésait leurs intérêts sauf à participer dans son capital et risquait de focaliser sur elle et sur le gouvernement autrichien les opposition des puissantes Compagnies étrangères. Ce qui se produisit.

Quoi qu'il en soit, le capital de la Compagnie dite d'Ostende, fixé à six millions de florins fut souscrit en deux jours, plus d'un million et demi de capitaux ne trouvant pas à s'engager... Les actionnaires, en dehors de la ville d'Ostende, appartenaient à la noblesse - les princes de Ligne, le duc d'Arenberg, les comtes de Lalaing... - et au milieu des armateurs et du haut commerce. L'étonnant succès de la souscription provoqua des remous immédiats sur les marchés financiers. Trois jours après sa clôture, les actions de la Compagnie pouvaient se revendre en Bourse d'Anvers avec un bénéfice de 12 pour cent, tandis que celles de la Compagnie hollandaise des Indes Orientales chutaient de 15 pour cent. Ce qui suscita de nouvelles protestations des gouvernements de La Haye et de Londres.



Armoiries de la Compagnie d'Ostende.

Faute de marine militaire, le gouvernement de Vienne autorisa la Compagnie à lever des troupes, à posséder artillerie et munitions et à bâtir des forts pour protéger ses comptoirs. Elle reçut, en outre, le droit de traiter au nom de l'Empereur avec «les princes et les Etats des Indes et autres qui n'étaient pas les ennemis de la Maison d'Autriche». Elle obtint aussi des armoiries spéciales: «d'or au deux bâtons noueux de Bourgogne enflammés, l'écu pèse sur deux Colannes d'Hercule évoquant les voyages lointains et accosté de deux bannières, l'une de gueules au lion d'argent, l'autre aux armes de l'écu. Le tout sommé de l'aigle impériale».

La première expédition ne quitta Ostende qu'en février 1724. Elle se composait de trois navires: le «Saint Charles», 26 canons, l'«Aigle», 26 canons et la «Sainte Elisabeth», 22 canons, commandés respectivement par les capitaines flamands Michel Cayphas, Balthazar Roose et Nicolas Carpentier.

Seul le premier avait pour destination le Bengale; les deux autres devaient faire commerce avec la Chine. Leur cargaison était constituée de barres d'argent - l'argent n'avait cours en Extrême-Orient qu'au poids et jouait plus le rôle d'une marchandise que celui d'une monnaie -, de pièces de monnaies et de saumons de plomb, métal fort apprécié en Chine et qui avait, en outre, l'avantage d'être un

Popham herinnerde zich hoe hij te Nieuwpoort een burgerwacht had opgericht. Hij legde de Admiraliteit een plan voor tot de oprichting van een korps van Sea-Fencibles die de kusten zouden bewaken. Zijn plan werd aanvaard door de regering en hijzelf werd benoemd tot Kommandant voor het distrikt tussen Beachy Head en Deal, kuststrook die men het meest bedreigt achtte. (Dit is de Zone Dover Straits - Pas de Calais) De Franse plannen voor een invasie bestonden werkelijk en details waren gekend. De volksklasse zou bewogen worden tot opstand door het uitdelen van geld en sterke drank. Ze zou alle vrijheid tot plunderen krijgen. Dit was zeker een utopie want ook onder het kleine volk bestond tegen de Fransen een eeuwenoude haat.

Niettemin werden maatregelen genomen om eventuele invasietroepen schaakmat te zetten. Barrikaden moesten opgericht worden in de steden, granaten zouden opgeslagen worden in de hoekhuizen en de tactiek van de verschroeiende aarde zou toegepast worden. Bruggen dienden te worden opgeblazen, het vee moest weggedreven worden en de wegen diende men onbruikbaar te maken. Een massa vrijwilligers bood zich aan. Hun aantal bedroeg voor Londen alleen al veertig duizend man. Ze kregen natuurlijk wapens, maar hierdoor zat de regering tussen twee vuren. Het was gevaarlijk het kleine volk te bewapenen nu de revolutie in Frankrijk was gelukt. Het risico werd toch genomen, iedere vrijwilliger trok iets aan dat een uniform moest verbeelden. De geestdrift en de vastberadenheid waren buitengewoon.

De Sea-Fencibles zouden nooit ingezet worden maar Popham nam zijn nieuwe functie ernstig op. Hij inspecteerde iedere strook strand, iedere baai, elke haven en analyseerde de mogelijkheden die de vijand zou hebben tot landen. Eigenaardig genoeg viel zijn rapport ook in handen van de Fransen die er de nodige aandacht aan schonken. Op het stuk zijn zelfs annotaties te zien van Bonaparte. Popham spuide ideeën!

In het voorjaar broeide in zijn hoofd een ander gedurfd plan. Het was zijn kennis van de streek rond Oostende die zijn inspiratiebron was. De sluizen van Slijkens vormen de in- en uitgang van het kanaal dat Gent en Brugge verbond met de zee. Deze waterweg gaf verbinding met de Westerschelde en de Hollandse binnenwateren. Buiten het bereik van de Engelse blokkade op zee was het mogelijk binnenscheep en vissersboten, die konden gebruikt worden voor de invasie van Engeland, naar de Vlaamse en Noord-Franse havens over te brengen. Door het kanaal Plassendale-Duinkerke kwam de bevoorrading vanuit Holland Frankrijk binnen. Popham had tijdens zijn verblijf te Oostende goed de ogen open gehouden want lengte, breedte en diepte van het kanaal lagen vast in zijn geheugen. Bij een eventueel vernielen van de haven van Oostende baseerde hij zich op de haven die hij had gekend tijdens zijn verblijf: met de nodige omschrijving «een nest van kapers waar soms meer dan honderd schepen tijdens één getij uitvaren». Dat kon hij best vergeten.

Popham stelde dus voor de sluizen van Slijkens op te blazen, eventueel ook deze van Plassendale en, terwijl men toch daar was, de sluizen van de Oostendse dokken in de lucht te laten vliegen. Voor dit plan voorzag hij de inzet van zeven fregatten die 2000 man zouden vervoeren, en daarboven nog een compagnie artillerie. Hiernaast was er nog een lijst van wapens en kleinere boten die nodig waren. Wat er effectief ingezet werd is van meer belang en dit zien we verder.

Het plan van Popham werd aanvaard, maar er was van in den beginne één grote moeilijkheid: Popham had slechts de graad van kapitein en had nog nooit het bevel gevoerd over een oorlogsschip. Met een graad op dit niveau kon men hem moeilijk de leiding geven over een eskader. Het idee

alleen deed de hogere officieren steigeren. Dit werd zó opgelost: ieder deelnemend schip zou onder bevel staan van een kapitein jonger dan Popham, en hoogst in bevel kwam een generaal van de Landmacht: Eyre Coote.

Popham zelf kreeg het bevel over een schip, «armé en flûte», d.w.z. uitgerust als een bewapend vrachtschip, de «Expedition». De boot was in slechte staat en uitgerust met 26 kanonnen. De toewijzing was vergezeld van een briefje met verontschuldiging getekend door de jongste Sea-Lord, Sir William Young. Hier stond echter een stekelig zintje. Popham zou een luitenant en 20 man van de «Irresistible» toegewezen krijgen «om hem toe te laten zijn taak TAMELIJK GOED te kunnen vervullen». Popham was in zijn Q gebeten, hetgeen ook de bedoeling was geweest. De eer van de Admirals was gered!

De raid op Oostende

Het scheelde niet veel of kapitein Popham werd naar Ierland gestuurd waar een opstand dreigde waarbij gehoopt werd op Franse hulp. De paniekstemming ging vlug over. Ook de geplande bombardementen op de havens van Calais, Fécamp en St-Valéry, om de aandacht af te leiden van Oostende, werden afgelast.

De aanval op Oostende, zoals gepland door Popham, werd nauwkeurig uitgevoerd. De leider van de expeditie had het zó voorzien; De troepen zouden inschepen vanaf het Isle of Thanet (Z-O Engeland) Er was geen materiaal voorzien voor kampementen want volgens schatting zou de klus geklaard worden binnen de 10 uren.

Bewapende kotters zouden gestationeerd worden als padvindders bij het naderen van Oostende om zo de aanvalsschepen binnen de kustwateren te leiden. Er werd natuurlijk voorzien in een ruime hoeveelheid buskruit in kratten en vaatjes om de dokken van Oostende te vernielen, voldoende springbussen om bressen te slaan in zes paar sluizen, gereedschap voor het ondermijnen, een klein snelzeilend hospitaalschip, enz.

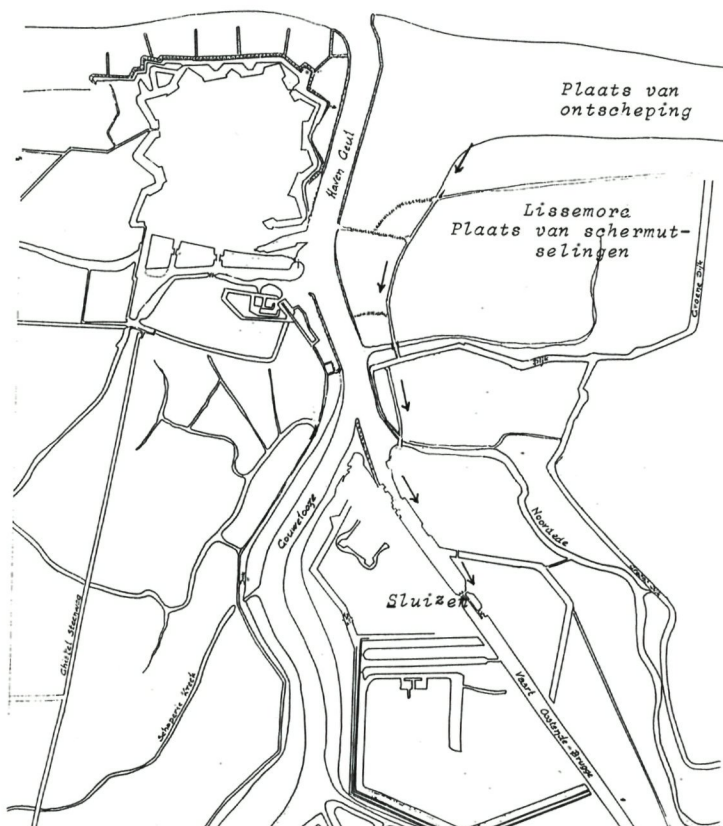
De vernieling van de sluizen moest gebeuren op het ogenblik van half-tij. Dan zou door de havengeul een stortvloed water vanuit het kanaal stromen die zeker chaos zou veroorzaken onder de aangemeerde schepen.

Zes oorlogsbodems moesten de stad beschieten vanuit het NNW en zich gereed houden om vijandelijke vaartuigen aan de oostzijde van de stad in brand te steken en te kelderen. Veertien kanonneerboten dienden de oostzijde van de havengeul voor hun rekening te nemen. Ook de ponton die de oversteek verzekerde moest uitgeschakeld worden.

De schepen Expedition, Ariadne en Minerve werden ingezet om op het strand 600 man af te zetten in platbodems. Ook de saappeurs met springstoffen zouden terzeldertijd aan land gebracht worden. Nog andere boten dienden kanonnen aan wal te brengen: één zesponder en twee howitzers.

Twee aanvalsgolven moesten de eerste volgen: één van 450 man met wat artillerie, de laatste van 364 man met twee kanonnen. Alternatieve plannen werden uitgedokt indien een haastige terugtocht verplicht was, eventueel onder druk van overmacht. Indien de tijd het toeliet moesten de sluizen van Plassendale eveneens opgeblazen worden ten einde het kanaal naar Nieuwpoort onbruikbaar te maken.

Op 13 mei waren alle troepen ingescheept, maar tengevolge van slecht weder werd slechts de volgende dag uitgevaren. Popham ging aan boord te Margate. De overtocht duurde vier dagen!



We kennen het relaas van de aanval, uit Franse ogen gezien, want Pasquini (Histoire d'Ostende) schrijft meer hierover dan de biografie van Popham. De dag na de aankomst voor Oostende werd een ultimatum gestuurd naar de Franse plaatscommandant Muscar. Dit werd verworpen door Muscar in de gewone bombastische termen: «dat hij liever zou bedolven worden onder de ruïnes van de stad dan over te geven». Muscar deed zijn plicht als militair, maar het kon hem blijkbaar weinig schelen dat Oostende zou platgebombardeerd worden. Ten slotte was Oostende Parijs niet! (1)

Popham schreef in een spoedbericht naar de Admiraliteit dat de wind naar het Westen was gedraaid en dreigde heel hard te worden. (Pasquini schrijft dat de wind naar het Zuiden draaide, hetgeen minder logisch is. In dit geval zou er weinig branding zijn geweest in de ontschepingszone) Met Generaal Coote overlegde hij of het niet wenselijk ware zich van de kust terug te trekken, naar volle zee, en een betere gelegenheid af te wachten. Toen kregen ze echter het bericht binnen dat het Frans garnizoen te Oostende zeer klein was. Dit deed de generaal beslissen toch de landing uit te voeren, tegen het oordeel van Popham in. Dit gebeurde dan tussen 5 en 6 uur in de morgen van 19 mei 1798.

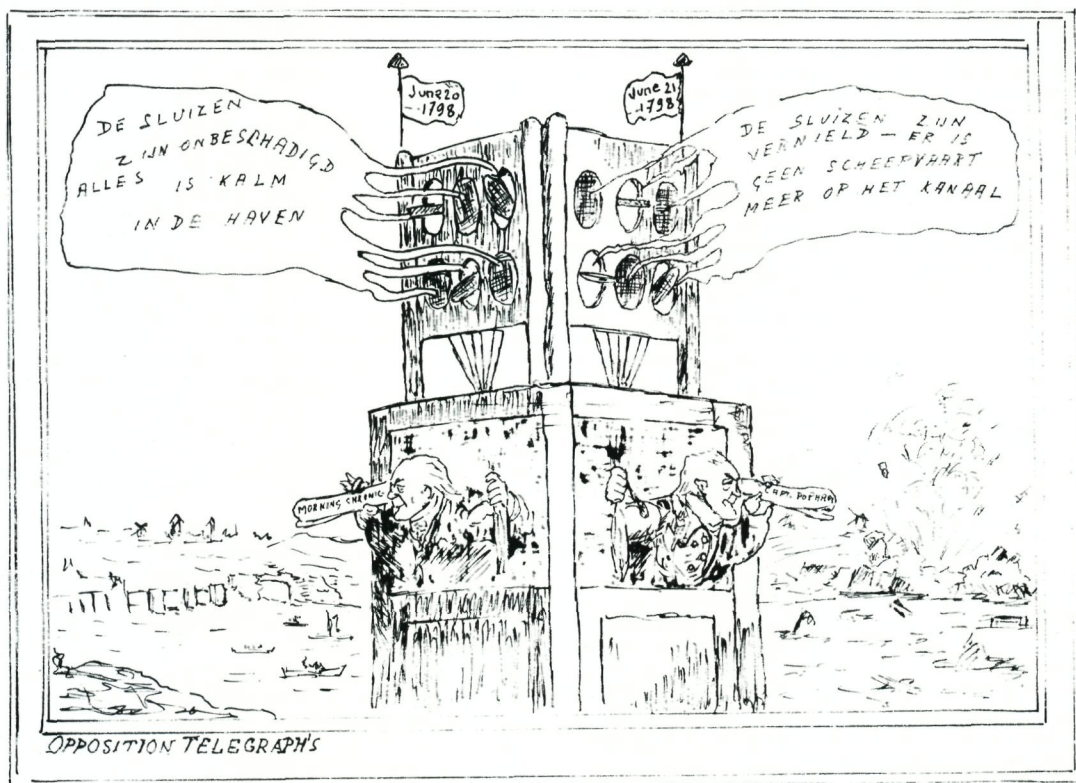
Er werd over en weer geschoten. De fregatten «Biter», «Hekla» en «Tartarus» hadden de stad reeds vóór de landing fel gebombardeerd. Om 10 uur 20 hoorde Popham ontploffingen uit de richting van Slijkens. De troepen werden hierop verzameld in de duinen van Lissemore, maar tengevolge van het slechte weder kon geen enkele man ingescheept worden. Dit is dan Oostendse geschiedenis.

Popham liet zich naar het strand roeien om aldaar alleen te kunnen vaststellen dat de Engelse troepen omsingeld waren door een overschatte Franse legermacht. Hij was ervan overtuigd dat Generaal Coote had gecapituleerd. Hij gaf daarop het bevel de schepen verder in zee te ankeren en hees een signaal om eenzijdige wapenstilstand aan te kondigen. Hij schrijft dat hij bericht kreeg van land «dat de sluizen vernield waren, dat verschillende koopvaardij-schepen in brand stonden en de dokken droog lagen». Volgens zijn biografie zouden de herstellingen vijf jaar in beslag nemen.

Popham schreef zijn minister dat zijn plan degelijk was opgesteld, de vijand totaal werd verrast, de opdracht was uitgevoerd binnen de voorziene tijd, maar dat hij niet opkon tegen de elementen. In regeringskringen ging men hiermee akkoord.

De pers reageerde anders. Het groot aantal Engelsen dat gevangen was genomen lag zwaar op de maag. In de «Morning Chronicle» van 23 juni verscheen een spotprent. Men ziet hierop twee semaforen van een voor mij onbekend model. De ene bericht in een balonnetje op 20 juni: «Er is geen schade aan de sluizen en de haven is rustig». De andere bericht op 21 juni: «De sluizen zijn vernield, het metselwerk is in de lucht gevlogen en er is geen scheepvaart op het kanaal». Het onderschrift stelt: «Op het tweede zicht: een echt specimen van patriotische informatie».

(1) Later zou hij beschouwd worden als een «Belgische» held en een straat werd naar hem genoemd. Voor Pasquini (1842) «une gloire nationale» (?). Op diens werk gesteund schrijft later Edward Peeters voor de jeugd hoogdravend een lovend verhaal over Muscar. («Ostendiana»)



Natekening spotprent in «Morning Chronicle»

Tussendoor: het is niet ADMIRAAL Popham die de aanval leidde, maar wel KAPITEIN Popham. Over de aange-richte vernielingen, omvang en duur van de herstellingen, is men het nog steeds niet eens.

Hoewel Napoleon zijn invasieplannen had opgegeven en de blikken wendde naar Egypte, liet hij zijn invasievloot verder uitbouwen. Dit strooide zand in de ogen van de Engelsen en bewijst dat zijn spionagediensten beter werkten dan die van zijn tegenstrever. Zijn doel was wellicht een groot gedeelte van de Britse vloot in het Kanaal vast te zetten. De dag waarop Popham zijn raid uitvoerde kwam in het kanaal Brugge-Oostende nog Hollandse binnenlanders toe, maar vertrok Bonaparte vanuit Toulon naar het Oosten.

Dat onze kustbewoners wisten waarover dit alles ging en er ook soms bij betrokken waren blijkt uit het dagboek dat de Nieuwpoortenaar J.B. Rybens bijhield. Zo lezen wij in zijn «Kronijk van Nieuwpoort»:

«Op den 21 meijsijn alhier weder gekeert de geseijde troupen die alhier waeren door gepasseert den dag der landinge van Ostende, de welke alhier mosten logeeren bij de borgers, alwaer sij veele moetwil hebben bedreven, om datter veel van hun dronke waeren met den buijt die sij hadden afgenomen van d'Engelschen, en den selven verkogt soo alhier als tot Ostende. Daer mede eijndigde de expeditie gedaen door d'Engelsche om het sas van Slijkens te doen sprijngen, en dat uijt oorsaeke als dat men veel begon te spreken als dat de Franschen souden gaen landen naer Engeland, en dat men ter deser oorsaecke alle de kleene vaertuijgen als smakken, bommen, beurtlieden en andere schepen, zo uijt Holland, als Brabant, stonden in beslag genoomen te worden en dat d'havent van Ostende was benaemt tot de vergaeder platse, als ook dat die geseijde vaertuijgen naer dito stad mosten kommen langst de binne waeters, en het sas van Slijkens mosten passeeren om tot daer te geraeken, en het welke voor nu is onmogelijk om dat het selve is onbruikbaar gemaakt.»

Popham naar Rusland

Op weg naar Egypte bezette Bonaparte het strategisch gelegen eiland Malta dat in bezit was van de Hospitaalridders of Johanniterorde. De hoofdplaats Valetta vormde wel een sterke vesting maar op dat ogenblik waren de Maltezer ridders niet machtig genoeg meer om weerstand te bieden, zoals eeuwen tevoren tegen de Turken. In hun verarring kozen zij Paul I, Tsaar van Rusland, tot Grootmeester van de Orde. De Tsaar beschouwde de bezetting van Malta als een persoonlijk affront, en toen de Engelse minister Pitt een alliantie vormde tegen Frankrijk vond hij in de halfgare Paul een bereidwillige bondgenoot. De Tsaar zond een van zijn legers, onder Suvarov, richting Italië. De Engelsen hoopten dat een tweede leger de Engelsen en Oostenrijkers zouden vervoegen voor een aanval op de Nederlanden. Hiervoor moest men wel nog de Tsaar overtuigen.

Popham werd aangewezen om deel te nemen aan de besprekingen met Tsaar Paul. Indien de Russen zouden toegeven kon Popham gelast worden met het overbrengen van het leger. Hij was een expert in troepenbewegingen te water, een uitstekend navigator en had als persoon de nodige charme om goed te kunnen opschieten met de wispelturige en onberekenbare Tsaar. Hij trof het goed: Paul was in een «milde periode» en de Brit kon beschikken over de toegestane manschappen.

De Tsaar beschouwde Popham gedurende zijn verblijf te Sint-Petersburg als een persoonlijke vriend, bij zoverre dat hij hem het ridderschap verleende van de illustere Or-

de van Sint-Jan van Jeruzalem. De Tsarina schonk hem een ring. Naar het scheen strooide Paul diezelfde ridderorde rond als confetti. De Engelse koning Georges III stak daar een stokje voor, zodanig dat slechts twee begunstigten toelating kregen het ereteken te dragen in Engeland. Popham was een van beiden. Zijn geschilderd portret toont hem bijgevolg fier getooid met het lint en kruis van Malta.

De oorlogsverrichtingen die volgden op het bezoek van Popham aan Rusland hoeven we hier niet in het lang noch het kort na te vertellen. Een paar woorden slechts: De troepen konden een bruggehoofd vormen in het Noorden van Holland, maar de winter 1799-1800 was bijzonder hard. De soldaten waren moe, nat, ziek en hongerig. Het weze dus gezegd dat het een miserabele kampanje werd, maar Popham voerde zijn taak uit naar vermogen. Op 19 oktober boden de Fransen een wapenstilstand aan die werd aanvaard.

Popham werd nog eenmaal teruggestuurd naar Sint-Petersburg, maar het was uit met de vriendschap. Tsaar Paul was nu een bewonderaar van Bonaparte geworden en wenste met hem een bondgenootschap aan te gaan om gezamenlijk Indië te veroveren! Popham werd niet eens ontvangen. Paul I werd het jaar daarop vermoord.

De rode zee

Na zijn Russisch avontuur bleef Popham een kleine drie maanden aan wal. Dan kreeg hij het bevel over, wat hij een «rotschip» noemde, de «Romney». Met dat fregat nam hij deel aan een aanval op Kopenhagen. De Denen gaven op dit ogenblik al te veel steun aan Bonaparte, ze eiden zich het recht toe de Baltische zee af te sluiten voor de Engelse handel en stelden hun oorlogsvloot ten dienste van de Fransen. De Deense regering kapiteuleerde, maar hun vloot zou slechts zes maanden later vernietigd worden door Nelson. Teruggekeerd in Engeland werd de «Romney» hersteld.

Ondertussen was Egypte nog steeds bezet door de Fransen. Binnen de Britse regering werd het plan geopperd om deze bezettingstroepen via de Rode zee aan te vallen. Dit zou gebeuren samen met contingenten die op weg waren vanuit Indië en 16.000 man die via de Middellandse zee moesten toekomen.

Popham kreeg het bevel over een eskader van vijf schepen dat een regiment van 1500 man overbracht naar Kaapstad. Een aldaar gestationeerd regiment zou worden afgelost waarna werd doorgevaren naar de Rode zee. Vanwege het Geheim Comité van de East India C^o kreeg Popham toelating om onderhandelingen te voeren met de Cherif van Mecca en andere Chefs rond de Rode zee ten einde toelating te krijgen om vaste handelsposten te bouwen voor handel met deze landen. Eens was deze handel bloeiend geweest maar was in verval geraakt tengevolge van pesterijen vanwege de Arabische regering.

In een van zijn brieven schrijft Popham: «Daar ik wist dat wij over een uitgestrekte ongeëxploreerde zee zouden varen heb ik op eigen kosten een tekenaar-ontwerper meegenomen aan wie ik tijdens de reis onderricht gaf in hydrografie.» Hier is het ogenblik gekomen om een afzonderlijk stukje in te lassen.

De biograf van Popham vermeldt de naam niet van deze tekenaar als zijnde van geen verder belang. Wij weten echter dat zijn naam luidt: Frans-Balthazar Solvyns. In de «Biographie Nationale» lezen wij dat deze schilder Popham vergezelde naar de Rode zee.

De te Antwerpen geboren Solvyns (1760-1824) woonde enkele jaren te Oostende waar hij zijn «Zicht op de stad en de haven van Oostende» schilderde. Dit onvindbaar ge-

worden werk kennen we best door de machtig-schone gravure van de Fransman Daudet en door de vele kopijen die nog bestaan. (Zie Norbert Hostyn - Omtrent een gezicht op de haven van de stad Oostende). De gravure, gedateerd 1783, vermeldt «Chez Solvyns à Ostende».

Tijdens zijn verblijf te Oostende huwde Solvyns Mary-Anne Greenwood, van Engelse afkomst. Het lijkt geen twijfel dat het door zijn vrouw was dat hij kennis maakte met mevrouw Popham, en zodoende met de Britse zeeman-handelaar. Na de inval van de Fransen in 1792 vertrok het echtpaar naar Wenen, maar iets later, en waarschijnlijk op aandringen van Mary-Anne koos het Engeland als verblijfplaats. Mogen we veronderstellen dat Solvyns aldaar toenadering en hulp zocht bij zijn oude kennis Popham?

In ieder geval, het is Bathasar Solvyns die aangezocht werd om in de Rode zee hydrografisch werk te verrichten onder leiding van Popham, en kaarten te tekenen. Tijdens de reis moet de twee jaar oudere Popham wondere verhalen verteld hebben over zijn reizen naar Indië, zodanig dat de schilder geen groter verlangen had dan ooit een reis naar Hindoustan te ondernemen. Zijn wens werd vervuld, hij bezocht het land, leerde de taal en bleef er een tijd wonen. Daar ontstond zijn monumentaal levenswerk: het boek «Les Hindous» met zestig gekleurde platen die door hem werden gegraveerd. Ook moet hij China bezocht hebben. De uitgave van het boek bracht hem aan de rand van de armoede. Koning Willem I van de Nederlanden ontfermde zich over hem en hij kreeg de functie van havenkapitein te Antwerpen die hij uitoefende tot aan zijn dood.

Maar keren wij terug naar Home Popham. Hij kwam ter bestemming, maar veel te laat om deel te nemen aan enig gevecht. De 13.000 Fransen, gelegerd in Cairo, kapitulereerden voor het Engelse landleger op het ogenblik dat Popham nog ten zuiden van Madagascar zeilde.

Zijn «Romney» was een zeef en bezorgde hem veel last. Als kapitein van zulk schip kreeg hij opdracht naar Calcutta te varen als drager van berichten voor Generaal Wellesley (de latere hertog van Wellington). Eens daar aangekomen onderging het fregat de zo nodige herstellingen. Later werd Popham aangewreven dat de diverse reparatiekosten die hij had laten uitvoeren veel te hoog waren. Dit was voor zijn vele vijanden een gelegenheid om hem voor een tuchtcommissie te brengen. Beschuldigingen en verdediging werden zelfs in boekvorm verspreid.

Ondertussen werd Portugal bezet door Spanje, de onwille «bondgenoot» van Bonaparte. Er werd verondersteld dat de Fransen de Portugese kolonies in het Oosten zouden overnemen, hetgeen een bedreiging vormde voor de East-India Company. Popham was de eerste om voor te stellen met een militaire macht de Engelse nederzettingen te gaan beschermen. Zonder formele orders af te wachten vertrok hij vanuit Calcutta naar Penang, hetgeen hem opnieuw de woede op de hals haalde van zijn oversten. Zijn voorraden werden in beslag genomen en hij werd teruggezonden naar de Rode zee.

Dit alles belette de omstuimige kapitein niet Wellesley te schrijven dat hij boordevol plannen zat voor aanvallen op Mauritius, Manilla en Batavia. Een van zijn voorstellen was een expeditie, onder zijn leiding natuurlijk, tegen de Spaanse kolonies in Zuid-Amerika. Dit was niet zo maar toeval. Tijdens zijn laatste verblijf in Engeland maakte hij kennis met een avonturier uit Venezuela, de Miranda, die dezelfde voorstellen deed aan Minister Pitt. Hij vond in Popham een vurige supporter maar het werd niets. Toch bleef de kaars brandende.

Nu wendde Popham al zijn energie aan om de handelsbetrekkingen met de Arabieren te verbeteren. Daarbij verging het hem niet goed, om niet te zeggen slecht. De potentaten bleken onbetrouwbaar, hun sympathie ging uit

naar de Fransen, hun haat naar de Engelsen, en Popham moest veel vernederingen ondergaan.

Ondertussen wijzigde zich de politieke toestand in Europa: Er was het Verdrag van Amiens waardoor Frankrijk tijdelijk niet langer de vijand was. De «Romney» deed nog een reis naar Bombay waar nieuwe herstellingen werden uitgevoerd. Tijdens zijn Rode zeeperiode verrichte Popham, zoals gezegd, hydrografisch werk waarvoor hij veel waardering kreeg.

Ik denk dat hij tijdens een van zijn overtochten naar Indië aldaar de schilder Solvyns achterliet, op diens wens. Hij maakt hiervan geen melding, zijnde een bijkomstigheid. Op 20 april 1803 was Popham terug in Engeland na een afwezigheid van 2 jaar en 5 maanden.

Fulton

De Amerikaan Robert Fulton is bekend als pionier inzake de bouw van stoomschepen en ook voor zijn onderzeeër, de «Nautilus», waarmede hij drie uur onder water bleef op 8 meter diepte. Hij bood zijn diensten aan in het Frankrijk van Bonaparte, maar werd tamelijk misprijzend afgewezen ondanks zijn aanbod een vloot stoomschepen te bouwen bestemd voor een invasie van Engeland.

Ik heb vroeger nog een prent gezien met Napoleon die vanop Sint-Helena naar zee keek toen een stoomschip voorbijpaddelde. Ze droeg als onderschrift de woorden van de ex-keizer: «Daar vaart mijn grootste dwaling!»

De werkelijkheid is dat Bonaparte van mening veranderde toen Fulton reeds naar Engeland vertrokken was. Deze laatste was heimelijk afgereisd via Amsterdam onder een aangenomen naam.

Hij legde de Britse regering zijn plannen voor waarin de bouw voorzien was van onderzeeërs, zeemijnen en torpedo's. De voorstellen werden bestudeerd door een comité van wetenschappers waaronder Home Popham als afgevaardigde van de Navy. Het comité was niet onder de indruk, maar Fulton was een aanhouder en vond in Popham een zielsverwant.

Samen begonnen ze aan de uitwerking van verschillende ideeën. Hetgeen gebouwd werd had niets te zien met een duikboot of een torpedo. Het lag daar ergens tussenin. Het was een lange, smalle houten boot die niet boven het water uitstak, geroeid onder water door twee man van wie slechts hoofd en schouders boven staken. Moeilijk eigenlijk om zich voor te stellen, maar de proeven lukten. Voor en achter zouden vaten buskruit aangebracht worden. Een traagwerkend ontstekingsmechanisme werd op punt gesteld. Ik bespaar U de details. De roeiers waren echter geen kamikazen want het was de bedoeling dat ze de boot zouden verlaten op het meest geschikte ogenblik.

Op dit tijdstip had Bonaparte grootse invasieplannen met zijn «Grande armée» dat bij Boulogne gelegerd was.

Op 3 oktober 1804 gaf Popham bevel de haven van Boulogne binnen te dringen met de nieuwe wapens: duikers, mijnen en de nieuwe «bomboten». Hij had echter geen rekening gehouden met de uitstekende Franse spionagediensten. De Engelsen werden opgewacht, en nog vóór de bomboten op hun prooi werden losgelaten werden ze van alle zijden beschoten. Het werd dus een mislukking op alle gebied en het falen van de nieuwe wapens werd in Engeland op hoongelach onthaald. Ook een tweede poging in december had geen resultaat.

Er ontstond een debat over de ethiek van dergelijke wapens, zoals tijdens de middeleeuwen over de kruisboog. De Fransen, en zelfs Engelsen, waren van oordeel dat ze indruisten tegen alle oorlogswetten. Anderen verklaarden

dat in de toekomst alle oorlogen op zee met gelijkaardige wapens zouden uitgevochten worden.

Popham ging echter door met zijn opzoekingen, te meer daar de Franse kusthavens vol kwamen te liggen met invasieschepen. Hij verklaarde zich tevreden met de gedachte dat de Fransen nu zouden beseffen dat ze bij een gebeurlijke overtocht op «wolfijzers en schietgeweren» konden stoten.

Zoals men weet werd de invasie afgelast. Fulton vertrok verbitterd naar Amerika terug waar hij tijdens de oorlog tegen Engeland, in 1812, zijn ideeën testte door Engelse schepen te kelderen.

Popham werkte verder aan zijn seinvlaggensysteem waarover we reeds enkele woorden schreven. Er kwam eveneens een versie voor de schepen van de East-India Company, met speciale seinen zoals: «Zijn de inboorlingen vriendelijk»...

Kaapstad en Buenos Ayres

Het jaar 1805 zag Sir Home Popham, ondertussen parlements lid geworden voor Yarmouth (een klein plaatsje op het eiland Wight), als kapitein van de «Diadem». Zijn schip, opnieuw juist groot genoeg om de kwalifikatie «oorlogschip» te dragen, maakte deel uit van een eskader dat troepen moest overbrengen naar Indië.

Onderweg, evenwel, dienden vijf regimenten afgezet te worden om de Kaapkolonie te veroveren op de Hollanders.

Twee jaar voordien was deze kolonie reeds door de Engelsen veroverd, maar door het verdrag van Amiens kwam het terug in Hollandse handen. Nu echter was Holland bezet door Napoleon en het spel zat weer op de wagen. De Kaap werd zonder moeite veroverd. Een deel van de troepen bleef ter plaatse om het bezit te verzekeren en enkele schepen, waaronder de «Diadem», patrouilleerden in het rond ten einde Franse schepen die uit de Oost terugkeerden, te onderscheppen.

In Kaapstad kreeg Popham nog een tweede klant over de vloer die zijn vroeger aangehaald aanvalsplan op Zuid-Amerika een duwtje gaf: kapitein Waine van de Amerikaanse «Elisabeth». Deze vertelde wonderverhalen over de Rio de la Plata en Buenos Ayres. De verbeelding van Popham stond in vlam. Meer had hij niet nodig!

Hij verzocht de Gouverneur-Generaal van Kaapstad, Baird, hem troepen te bezorgen voor een expeditie. Hij vroeg dit niet zo recht voor de vuist, maar langs kronkelwegen. Baird weigerde aanvankelijk, maar Popham dreigde te vertrekken met zijn eigen marinebataljon. Zijn charme deed de rest en hij kreeg het 71-ste regiment (700 man) toegewezen. Even voor de afvaart werden hieraan nog dragonders toegevoegd en zes veldstukken.

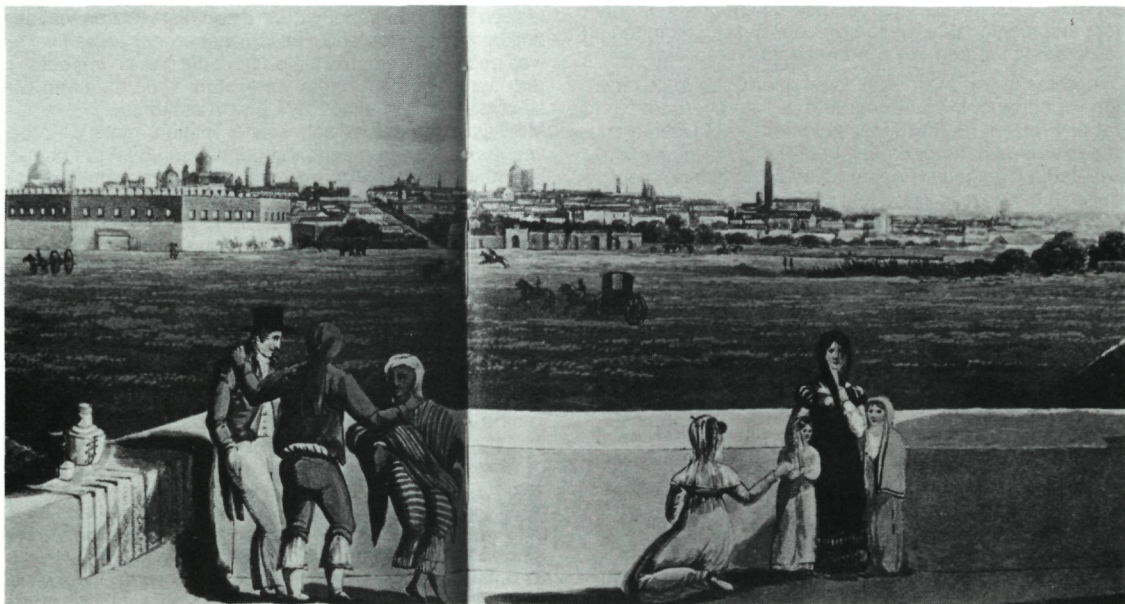
Op 14 april 1806 vertrokken vijf oorlogsbodems en vier transportschepen naar Zuid-Amerika.

Popham stond voor de keus: eerste Montevideo nemen om van daaruit Buenos-Ayres aan te vallen, of rechtstreeks doorvaren naar deze laatste plaats die 130 mijl landinwaarts lag. Hij opteerde voor de tweede mogelijkheid. Montevideo was een versterkte stad met een groot garnizoen terwijl anderzijds het meest te rapen viel in de open stad Buenos-Ayres.

De reis, stroomopwaarts van de verraderlijke Rio de la Plata, nam veertien dagen in beslag. Dit bleef natuurlijk niet onopgemerkt. Op 12 mijl van de stad ontscheepte het kleine leger onder bevel van Generaal Beresford. Veel strijd werd niet geleverd.

De Spanjaarden kapitulcerden vlug. De buit, zoals voorgespiegeld, was groot met onder meer 30 ton zilver die een waarde vertegenwoordigde dat het miljoen dollar overschreed. De totale buit bedroeg ongeveer 3.500.000 dollar.

Het nieuws werd in de Britse pers vreugdevol uitgesmeerd, maar zoals te verwachten viel waren de meningen verdeeld. De Admiraliteit vond de insubordinatie van Popham laakbaar. De Bond van de Patriotten daartegenover besliste trofeeën te laten vervaardigen voor Majoor-Generaal Beresford en Commodore Popham. De verwachtingen voor lucratieve handelsbetrekkingen met Zuid-Amerika waren hoog gespannen.



Zicht op Buenos-Ayres - 20 jaar na Popham

Toen geld en zilver toekwamen in Portsmouth werd alles geladen op acht wagens, en met muziek voorop naar Londen gevoerd. Het geluk van Popham duurde niet lang want hij kreeg per kerende het bevel naar Engeland terug te keren. Maar dit was niet alles.

Het kleine overzeese leger kon niet lang stand houden. Er was eerstens desertie want veel soldaten werden uit hun stellingen gelokt door de Spanjaarden met de belofte: geld, een paard en een vrouw! Een officier, Fernyhough, die een dagboek had bijgehouden, en wiens mémoires later werden gepubliceerd, vertelde daarin hoe stilaan de Engelsen onder druk kwamen te staan en tenslotte zelf kapituleerden voor 4000 «voddeventen». Volgens de voorwaarden van overgave zouden ze natuurlijk ontwapend worden maar mogen vertrekken op hun eigen schepen. Doch de Spanjaarden speelden vals. De Britse schepen werden leeg weggezonden terwijl de soldaten in gevangenschap werden weggevoerd naar een plaats op 600 mijl van Buenos-Ayres. Ze kwamen vrij in juli 1807.

Popham kreeg natuurlijk de blaam voor deze ramp. Allerlei vitterijen uit vorige jaren kwamen aan de oppervlakte. Het scheelde weinig of men maakte er een staatszaak van omdat Popham ten onrechte de wimpel van Commodore op zijn schip had gehesen aan Kaap de Goede Hoop. Ook later kwam dit nog te berde. Enerzijds had Popham hoge bescherming genoten o.a. van de Hertog van York tijdens de aftocht uit de Nederlanden en later van Eerste-minister Pitt, anderzijds stond het afgunstige officierenkorps tegenover hem.

Zijn bemanning droeg hem op de handen wegens zijn menselijkheid voor zijn ondergeschikten.

Bij zijn terugkeer werd Popham in staat van arrest gesteld, maar geraakte niet in gevangenschap wegens zijn status van parlamentslid. Hij verscheen voor de krijgsraad op het schip H.M.S. Gladiator in Portsmouth. Hij droeg zijn verdediging zelf voor, die 18.000 woorden bevatte en zijn vele verdiensten opsomde.

Uiteindelijk moest hij toch schuldig bevonden worden voor insubordinatie, maar de straf luidde: Streng berisping!

Toen het verdict bekend gemaakt werd steeg vanuit de omringende schepen een groot gejuich op. De stad en de vloot waren de acht wagens met zilver niet vergeten. De pers reageerde verdeeld en zelfs de mislukte raid op Oostende werd opgerakeld.

Vier weken later kreeg Sir Home Popham het bevel over een klein eskader dat enkele kruistochten diende uit te voeren. Hij bleek toch waardevol te zijn!

Combined operations

De Napoleontische oorlogen bleven aanslepen. In 1807 nam Popham deel aan een operatie tegen de Denen die, op een verzoek tot overdracht van hun vloot aan de Engelsen, dit hadden geweigerd.

Popham werd ter dier gelegenheid benoemd tot Eerste kapitein of Vlootkapitein aan boord van de «Prince of Wales», onder Admiraal Gambier. Dit stuitte opnieuw op verzet van kapiteins met meer dienstjaren, maar dit werd stilaan een gewoonte.

De bevoegdheid van Home Popham voor het uitwerken of leiden van «Combined Operations» werd nu algemeen erkend zodat hij opdrachten kreeg bij een aanval op de Schelde en de Zeeuwse eilanden in 1809.

Deze krijgsverrichtingen behoren tot de geschiedenis en zijn dermate ingewikkeld dat ze hier niet dienen naverteld te worden.

Dit is eveneens het geval voor de betrokkenheid van Popham in de strijd die gevoerd werd in het bezette Spanje. In landingsoperaties aan de noordkust van dit land, waar de Hertog van Wellington zijn roem haalde, toonde Popham zich een meester, (1810-1812).

Voor geïnteresseerden in geschiedenis, en die de Engelse taal machtig zijn, raad ik aan het biografisch werk te lezen.

Dit belette onze Popham niet zich nog meer vijandschap op de hals te halen. Of hij het wilde of niet, dit was een van zijn minder positieve eigenschappen. Hij werd van het Spaanse krijgstoneel weggehaald met de opdracht de Gouverneur-Generaal van Indië naar Calcutta over te brengen. De reis duurde één jaar en toen Popham op de «Stirling Castle» terug aanlegde in Portsmouth was Napoleon op weg naar het eiland Elba.

Over de bemanning die hij had meegekregen was hij niet te spreken. Het was een «schaar dwergen» (1,40 m tot 1,60 m) die niet bij machte zouden zijn geweest de zware scheepskanonnen te bedienen indien het erop aankwam. (1) Om dan nog niet te spreken over de «meest ellendige mariniers» die hij aan boord meekreeg.

Een troost voor hem was dat hij bevorderd werd tot Rear-Admiral.

Eens de oorlog voorbij werd Popham opnieuw op «half-pay» gesteld. Op 3 januari 1815 werd hij Knight Commander of the Military Order of the Bath, samen met nog 200 zee- en landmachtofficieren.

Ondertussen werkte hij aan het opzetten van een zee-telegraaf of semafoor, te gebruiken op de oorlogsbodems.

Toch kreeg hij nog een opdracht en wel voor dienst op Jamaica. Na de oorlog bleken de Caraïben een wespennest waarin Fransen en Spanjaarden betrokken waren. Tijdens deze periode werd hij ontvangen door Christophe, de zwarte koning van Haïti, en werd met hem bevriend.

Na een jaar verblijf op Jamaica ontving Popham nog een ereteken, het zeldzame Knight Commander of the Order of the Guelphs.

(Later «Order of Hanover» genoemd)

Zes weken na zijn terugkeer in Engeland stierf Sir Home Popham in Cheltenham. (11 september 1820)

Tijdens zijn welgevuld leven zeker geen banale figuur.

Naschrift

Hoe is de zaak van de «Etrusco» afgelopen? Het was een ingewikkeld geval. Eerstens was er de Kroon die de facto eigenaar was van het inbeslaggenomen schip en de cargo. Die loste natuurlijk niet graag. Dan was er Mark Robinson van de «Brilliant» die zich meester gemaakt had van de boot en het prijzengeld diende te delen met de kapitein van de «Dido», die samen met hem gestationeerd lag voor Oostende. Ten slotte was er natuurlijk Popham, Charnock en consoorten die hun eigendom teruggeisten. In 1804 was de zaak nog niet rond, maar de beschermheer van Popham, Eersteminister Pitt, wist voor hem 17.000 pond los te krijgen niettegenstaande de afwijzing door het Hoge Hof van de Admiraliteit.

Mark Robinson kreeg voorlopig niets alhoewel hij reeds 6000 pond aan proceskosten had uitgegeven. Het jaar daarop kreeg hij toch 2450 pond uitbetaald «voor gedane kosten».

(1) Popham dacht er waarschijnlijk niet aan dat in Europa een slijtageslag aan de gang was en dat waardevolle manschappen niet konden gemist worden voor futiele opdrachten. Ook tijdens de tweede wereldoorlog hebben wij compagnies dwergen gezien die in 1944 dienst deden in de haven van Oostende.

In 1808 kregen Popham en zijn vennoten het saldo uitbetaald, minus de proceskosten die formidabel hoog waren opgelopen. Het besluit ten gunste van Popham werd door zijn vijanden op heftige wijze betwist, en alle oude histories die hem in een slecht daglicht moesten stellen werden voor de zoveelste maal op tafel geworpen.

Slot

Wie ooit te Bredene een Karnavalstoet zag uitgaan, met daartussen een praalwagen die een 18-e eeuwse oorlogsschip moest verbeelden - bemand door een vijftal «zeeficiëren» getooid met pruiken en in kostuums die aan het Hof van Lodewijk XV afgunst zouden hebben verwekt - heeft het spook van «Admiraal» Popham voor ogen gehad, varende op zijn boot in het jaar 1798.

Bijvoegsel

In het weekblad «De Zeewacht» van 23 oktober 1898 werd onderstaande brief gepubliceerd. De naam van de schrijver is niet afgedrukt, maar op het exemplaar dat ons werd bezorgd door Roland Versluys werd vanouds met de hand bijgeschreven: B. van Iseghem. Popham werd hierin aangeduid als «capiteyn», vervolgens als «generaal» en nog eens als «admiraal»!

De Bombardering van Oostende

In 1798 werd Oostende door de Engelsen belegerd (sic). Voor de moed en de dapperheid van ons vlok (?) moest de Engelsman achteruit wijken. Ziehier de inhoud van een brief, te dien tijde geschreven, en die dit feit vermeld (resic).

Oostende, 21 Mei 1798

Beminde Vader,

Dezen is om u een rapport te geven van hetgene voorgevallen is sedert Zaterdag 19 dezer.

Zaterdag morgent 19 dezer, omtrent den 3 ure, zijn in het zicht gekomen 35 engelsche schepen, fregatten, bombarden, cotters enz.

Welke seffens aan den oostkant der haven, 2000 mannen landtroepen en 500 matrozen aan land gesteld hebben, die onze stad gesommeert hebben. De commandant van alhier heeft geantwoordt de stad niet zoude overgeven, al was die in een puinhoop geschooten worden. Waerop de engelsche schepen seffens op de stad hebben geschooten met kogels ende bommen, alsook de troepen die aen de overzijde geland waren, welke acht stukken canon bij hun hadden.

Deze troepen zijn seffens van het Sas van Slykens gemarcheert alwaer kapiteyn Ferlis, swaeger van onzen gebeur Devos, de sassen heeft doen springen. Soo verre dat alsnu geen schip op nachte af kon varen, zijnde de meuren gansch toe een gevallen. Dat gedaan, hebben zij, om 9 ure in den morgen, van aldaar op het strand gemarcheert om te trachten wederom te embarqueeren; maer een opgecommen wind heeft hun dit belet.

Om 11 ure in den morgen zijn 300 man van het garnizoen uitgetrokken die de engelschen gerepousseert hebben met renfort van Brugge en elders toegekommen en hebben

slags geweest tot 2 ure in den nacht, wanneer de engelsche hun als prisonniers de guerre overgegeven hebben.

Al de soldaten zijn naer Brugge vertransporteert. Den état-major met de requeste zijn gisteren morgen, 20 dezer, alhier ingebracht waaronder den jongen Prat, die hier soo lange cassier van den bank geweest heeft. Hij is den sekretaris van den generaal.

De engelschen hebben veel volk verloren, als ook wij; men dunkt capitein Ferlis gereimbarqueert is, alsoo hij alhier niet is ingebracht. De schepen zijn gecommandeert door capiteyn Popham, wie van alhier nog op Oost-Indiën gevaren heeft. Om 12 ure middag 19 dezer hebben de schepen opgehouden van op de stad te schieten.

Zij hebben, gedurende den tijd zij geschoten hebben, veel schade aan de stad toegebracht.

Ons huis heeft, God dank, geen schade van bommen, ten zij wat pannen gebroken door een kogel die op onze zolder is blijven liggen, zijnde een van 18 pond. Menonkel den brouwer heeft eene bomme in den zij van zijn comptoir gehad die hem eenige schade gedaen heeft. Den consul heeft ook een in zijn comptoir die hij gelukkig heeft kunnen blusschen; zonder dat, zijn comptoir was geheel weg. D'Heer Flunderin heeft ook een bomme geblust van 120 pond die een gehele venster weg genomen heeft. Immers, een ieder heeft wat. De abdesse, die nog altijd slecht ligt, heeft niet gehad.

Gisteren morgen, 5 ure, hebben de schepen wederom eenige bommen geworpen tot 8 ure, die ook veele schade in de stad gedaen hebben.

Den engelschen generaal die alhier krijgsgevangen is, heeft zijn woord van eere gegeven men niet meer ging schieten. De schepen liggen nog al voor de haven. Wij hebben veele troepen in de stad die van alle kanten ons toegekommen zijn. Wij hebben gedurende het bombardement in de kelder gezeten, en op de voute alle fagoten etc. daer op geleidt. Het sas van Slykens, dat gesprongen is, kan geen kwaad voor inondatie.

Tot op heden, bezig zijnde met deze te schrijven, 20 n. dezer 7 uren 's avonds, hebben de engelschen niet meer geschoten. Op het moment komt cap. Ferlis binnen met een logger als parlementaire.

Hij zegt: niet meer zal geschoten worden voor deze expeditie en dat generaal Popham, den generaal is vragende dat hij zijn woord van eere geeft een fransche generaal uit Engeland te zenden.

De boots gaan over en weer van de vloote naar alhier, doch niemand weet den rechten inhoud ervan. Den generalen inhoud is dat op de stad niet meer zal geschooten worden, hetgene hope want het droevig geweest is om te hooren en zien. Indien zij nog een ure of drie geschooten hadden zoude gansch onze stad een puinhoop van steenen geweest zijn. Mits U-Ed. a costy zijt, verzouck nog niet af te koomen, zullende alles alhier wel doen ende, zoals mogelijk is, voor ons huis zorgen.

Het is onmogelijk U-Ed, alle de circonstances te melden. Indien U-Ed. absoluut zoude willen comen, moet U-Ed. Jantje a costy laten, want hij zijn dood alhier zoude halen. U-Ed, brief van 18 deser is mij geworden.

Excuseert mijne griffonagie; maer kan haest niet schrijven doordien zoo gefatigueert zijn van hier en daer te loopen en op het huis te passen. Zuster Mimi heeft ook haer werk en is in zulke cassen zeer goed.

Mama, die gedurende het bombardement op de parochie van Snaeskerke geweest heeft, is dezen morgen 't huis gecommen, mits men zegt niet meer zal geschooten worden. Den engelschen admiraal vraagt uitwisseling van de troepen, hetgene naer Parijs gezonden is. Men wagt nu naer antwoorde. De engelsche hebben ook een expresse

naar Londen gezonden om te weten wat zij alsnu moeten doen. Dat moeten wij afwachten. Den admiraal Popham heeft aen den Commandant an alhier geschreven onder andere: *Ce serait une barbarie de ma part de tirer encore sur la ville d'Ostende, vu que mon expédition est manquée.*

Dus sterk te mogen hopen dat niet meer zal geschooten worden. Kapitein Ferlis is niet naer alhier gecommen als vooren gezegt is. Hij is nog aan boord van de vloote. Aen ons pakhuis is ook niet miscommen.

Komme soo heden middag van het sas van Slykens. Het is onbeschrijflijk te zeggen wat op het sas gezien hebbe. Geen huis is aldaar meer geheel. De sassen liggen tot mal-kanderen. Twee sloepen van Brugge liggen in het sas ge-brandt.

Wij zijn, God dank, wel vaerende ende sullen ons sort met geduld afwachten.

*Uw wel genegene zoone
(B. van Iseghem)*

7 ure. Alle de bombarden en kleine vaartuigen zijn buiten het gezicht. De groote vertrekken morgen vroeg.

Dit is dus het verslag van een ooggetuige. Opmerkelijk is dat enkele Britse ex-Oostendenaars aan de raid hebben deelgenomen. Dit is in de eerste plaats kapitein Popham, vervolgens kapitein Ferlis die, voor zover we kunnen op-maken, met een Oostendse gehuwd was en de jonge Pratt die te Oostende gedurende lange tijd kassier geweest was

bij een bank. Allen waren vertrokken naar hun vaderland toen de Fransen hier binnenvielen.

Bibliografie

Voor de periode 1799 - 1820 werd uitsluitend beroep ge-daan op de uitstekende biografie van Home Riggs Pop-ham:

Hugh POPHAM - A DAMNED CUNNING FELLOW - The eventful Life of Rear-Admiral Sir Home Popham KCB, KCH, KM, FRS (1762-1820)

The Old Ferry Press, 53 Vicarage Road - Tywardreath Corn-wall.

Voor de jaren tot en met de raid op Oostende beschikten wij over:

Encyclopedia Britannica

Biographie Nationale

Pasquini - Histoire d'Ostende

Richard Verbanck - Twee figuren, kruisende paden - Pop-ham & Solvyns (1973)

Daniël Farasyn - Popham te Oostende (De Plate - 1991)

Raymond Postgate - 1798 - Story of a Year

Norbert Hostyn - Omtrent een gezicht op de haven van Oostende

J.B. Rybens - Th. De Roo - Beschrijving der stad ende ha-ven van Nieuwpoort. (1770-1876)

Portret Popham: National Maritime Museum - Negative 957 (1973)

Michael Lewis: The Navy of Britain (over de seinvlaggen) De Zeewacht 23 oktober 1898.



Zin in avontuur?

OP TEXEL KAN HET!

Paracentrum Texel geeft cursussen voor het A-brevet. Na het behalen hiervan krijgt u van de Commandant Comman-do Opleidingen van de Koninklijke Landmacht het brevet welke recht geeft het borstonder-scheidingsteken te dragen.

Vraag vrijblijvend inlich-tingen over deze opwin-dende en avontuurlijke manier om uw vakantie door te brengen op het mooie eiland Texel.



PARACENTRUM TEXEL BV
Postweg 128
1795 JS De Cocksdorp,
Texel, Holland
tel. 02220 - 11464/11436*

KORVET CORVETTE

Kapitein ter Zee (b.d.) Paul Van Schoonbeek
Capitaine de Vaisseau (e.r.) Paul Van Schoonbeek

Hoe in 1940 een aantal jonge Belgen hun plicht deden
zoals zij die zagen.

Comment, en 1940, un nombre de jeunes Belges
accomplissaient leur devoir, d'après ce qu'ils entendaient.



KORVET

Door Kapitein-ter-zee (n.r.) P.M.J. Van Schoonbeek



CORVETTE

Par le Capitaine de Vaisseau (e.r.) P. Van Schoonbeek



300,- F (frais de port 50,- F - verzendingskosten 50,- F.)

Enkel door overschrijving/storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.
Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.

L'Enigme colomb

Dr Vance Hall

Depuis des mois de nombreux auteurs, historiens et les autorités de certains pays se sont préparés à célébrer le 500e anniversaire de la découverte du Nouveau Monde par Christophe Colomb, anniversaire qui tombe au mois d'Août de cette année. Les célébrations et commémorations de cet événement seront multiples et variées.



Le visage de Colomb est aussi énigmatique que ses origines demeurent mystérieuses.

A New-York, la statue de la Liberté sera mariée symboliquement avec celle de Colomb à Séville. A Birmingham, les édiles de la cité ont consacré un budget de 60.000 livres sterling à la confection d'une énorme bague en or destinée à sceller cette union. Tandis qu'à Liverpool des cérémonies spéciales seront organisées à l'occasion de l'arrivée d'une flotille de grands voiliers, ils y termineront une croisière transatlantique qui leur aura fait suivre les anciennes routes commerciales tracées dans le sillage de Colomb entre l'Afrique, l'Amérique et l'Europe.

En Espagne, d'où Colomb fit voile le 3 Août 1492 sous le patronage de Ferdinand et Isabelle, les Rois Catholiques, les festivités seront particulièrement prestigieuses. On sait que l'ouverture de l'Exposition de Séville devait marquer à la fois le début officiel de l'année Colomb et le désir de ce pays de s'intégrer plus profondément dans l'Europe nouvelle en tant que grande puissance économique. En Amérique du Sud, enfin, une toute nouvelle cathédrale a été construite, au coût de 40 millions de dollars, à Santo Domingo, capitale de la République Dominicaine et sur tout le continent, depuis le Mexique jusqu'à la Terre de Feu, des cérémonies commémoratives seront organisées, des statues inaugurées et des dizaines d'ouvrages consacrés à l'événement sortiront de presse.

Impossible pour ceux qui ne le savaient pas encore de continuer à ignorer que Colomb a découvert l'Amérique.

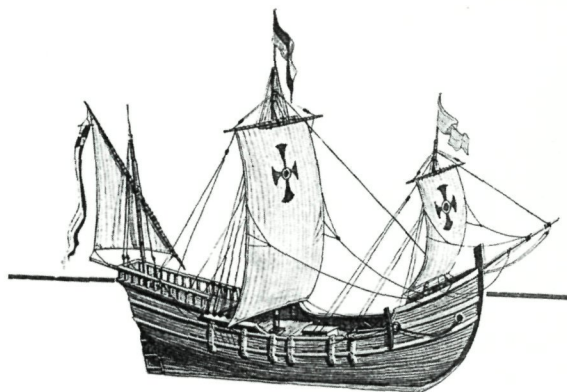
Pourtant, cinq siècles après qu'elle ait eu lieu, cette expédition, qui dès son lendemain fit l'objet de bien de débats et controverses, suscite encore des questions.

Christophe Colomb, d'origine gènoise, avait acquis une certaine expérience de la navigation dans les eaux de la Méditerranée et celles de l'Atlantique au large des côtes du Portugal, de la France et de l'Angleterre, avant d'entrevoir la possibilité de naviguer vers l'Ouest, au départ de l'Europe, à la recherche des rivages orientaux de Cathay et du Gipango reste de l'Asie. Au 13e siècle, l'explorateur vénitien Marco Polo avait voyagé vers l'est par voie terrestre pour atteindre l'Inde, Cathay (la Chine) et Cipango (le Japon). Il avait, à son retour, décrit les prodigieuses richesses de ces pays, richesses qui enflammèrent l'imagination des Européens et que Colomb espérait redécouvrir pour ses protecteurs, Ferdinand et Isabelle et pour lui même.

Comme la plupart de ses contemporains dotés d'une certaine instruction, il pensait que cette fabuleuse Asie, et plus particulièrement Cathay et Cipango pouvaient être atteints non seulement par voie terrestre à l'exemple de Marco Polo mais aussi par mer en voguant suffisamment loin vers l'ouest à travers la « Mer Océane » (l'Océan Atlantique d'aujourd'hui), car on savait à l'époque que la terre était ronde et non pas plat comme on le pensait au début du Moyen-Age.

Colomb essaya d'abord d'obtenir le soutien financier du Portugal. Sans succès. Celui-ci était trop impliqué dans l'exploration de la côte ouest de l'Afrique et la recherche de ses limites méridionales en vue de pouvoir naviguer ensuite vers l'est en direction de l'Asie; ce que réussit finalement Vasco de Gama en 1498-1499. Le génois entreprit alors d'intéresser la monarchie espagnole à son entreprise. Sans plus de succès au début, mais celle-ci finit par le soutenir du bout des lèvres et mit à sa disposition une flotille de trois caravelles. L'essentiel du concours financier devait venir de banques d'affaires génoises opérant en Espagne.

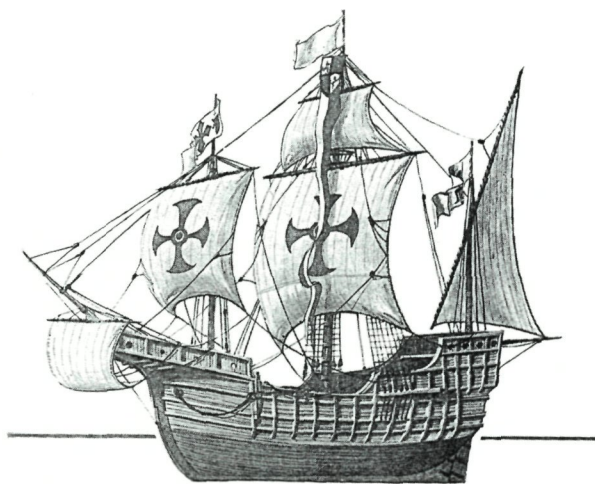
Colomb quitta enfin le port de Palos, dans le sud de l'Espagne, le 3 Août 1492, avec ses trois navires: la « Santa Maria » (connue aussi sous le nom de « Marigalante »), la « Nina » et la « Pinta ». Il fit voile pour les Canaries, possession espagnole depuis le milieu du siècle, où il relâcha pour effectuer des réparations et compléter son approvisionnement. Le 6 septembre, la flotille reprit la mer vers l'ouest dans l'Atlantique.



Nina. La caravelle préférée de Colomb. Elle devait participer à trois de ses quatre voyages et parcourir avec lui 25.000 milles.

En ce qui concerne Cuba, Colomb était tellement anxieux de regagner l'Espagne au plus tôt pour y annoncer qu'il avait découvert l'Asie (!) qu'il fit jurer par ses marins de dire qu'elle faisait partie de ce continent. En Mars 1493, il était de retour, triomphant, en Espagne. Pour prouver sa découverte, il avait amené avec lui une demi douzaine d'indigènes ainsi que des bijoux en or, des lingots d'argent, des oiseaux exotiques, des animaux inconnus en Europe et des objets de toutes sortes.

Il réclama aussitôt la juste récompense de son exploit. En vertu des accords conclus avec Ferdinand et Isabelle, il devait se voir attribuer les titres d'Amiral de la Mer Océane et de Vice-Roi ou Gouverneur des terres qu'il avait découvert. Il devait recevoir aussi 10% des bénéfices de l'expédition, un pourcentage que les Souverains réduirent à 2%. Il avait certainement de grandes espérances. Cependant, après trois autres voyages au Nouveau Monde, il mourut amer, déçu et... par très riche.



Santa Maria. Caraque de 200 tonnes, navire amiral de Colomb. Elle se perdit par suite d'une erreur de manœuvre, par mer absolument calme, dans la nuit du 24 décembre 1492, sur les côtes d'Hispaniola.

Le 12 Octobre, vers 2 heures du matin, le matelot Rodrigo de Triana cria: « Terre » et, plus tard ce jour là, Colomb et quelques uns de ses hommes mirent le pied sur une île de l'archipel des Bahamas, appelée Guanahani par ses habitants. Poursuivant sa navigation, il découvrit plusieurs autres îles, y compris les plus grandes, celles de Cuba et d'Haïti. Il baptisa cette dernière Hispaniola (du nom de l'Espagne); elle devint le centre administratif des nouvelles possessions espagnoles.



Pinta. Caravelle à missine et grand mât. Elle embarquait un équipage de 25 hommes.

Que s'était-il passé ?

Tout d'abord, à peine la nouvelle de ses découvertes était-elle arrivée en Espagne que celles-ci furent discutées. Entre cosmographes et géographes deux camps se formèrent. Dans le premier, on croyait comme Colomb qu'il avait atteint les rives du continent asiatique. Dans le second, on pensait plutôt qu'il devait avoir découvert « les Antipodes », une vaste masse continentale dont l'existence avait été soupçonnée depuis longtemps par les Grecs en application d'une théorie qui leur était chère depuis l'Antiquité, celle de la « symétrie » qui considérait que le « monde connu » devait plus que certainement être contrebalancé par une autre grande masse continentale située de l'autre côté du globe.

Jusqu'à sa mort, Colomb demeura convaincu qu'il n'avait pas découvert un nouveau continent, mais bien les rives les plus éloignées de l'Asie.

Pourtant, et il ne le savait que trop bien, il n'en avait pas la moindre preuve. Ironie du sort ou de l'Histoire, lorsqu'il mit finalement le pied sur le continent américain et non plus sur quelconque île des Caraïbes lors de son troisième voyage en 1498, il ne s'en rendit pas compte. Affaibli par la fièvre, l'arthrose et des problèmes oculaires, il regagna Hispaniola au plus tôt au lieu d'explorer ce territoire.

A Hispaniola, une autre déception l'attendait. La garnison qu'il y avait laissée au moment de son premier retour en Espagne s'était comportée de façon tellement cruelle avec les indigènes qu'elle avait fini par se faire attaquer et massacrer par ceux-ci. Colomb fut exonéré de toute responsabilité dans cette affaire, mais son beau rêve s'en trouva irrémédiablement terni.

Plus évident encore maintenant qu'on célèbre le 500^e anniversaire de son premier voyage à travers l'Atlantique, est

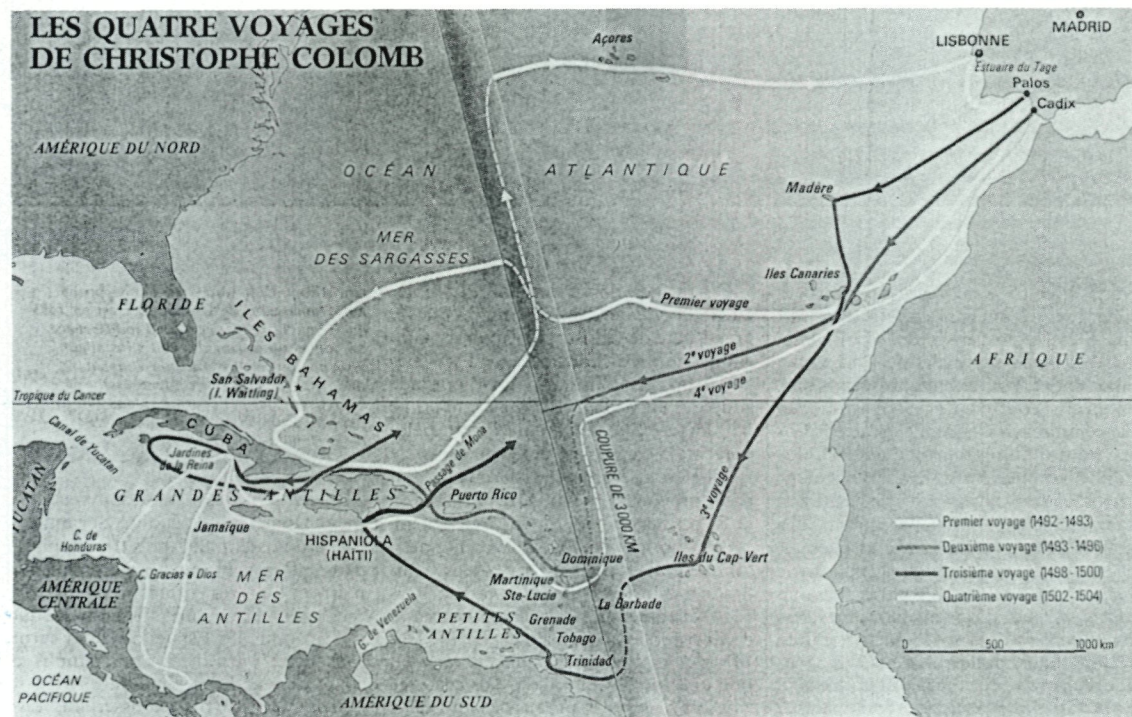
le fait qu'il ne fut pas le premier à atteindre l'Amérique. On en trouve des éléments de preuve dans la « Paraiba Inscription » découverte au Brésil en 1872 qui laisse entendre, bien qu'au conditionnel, que ces prodigieux navigateurs de l'Antiquité qu'étaient les Phéniciens avaient débarqués dans ce pays et dans divers objets d'origine gréco-romaine découverts en Amérique Latine et rassemblés au Musée de San Pedro de Atacama au Chili, qui permettent de penser que les Romains, eux aussi, avaient voyagé aussi loin.

On se trouve sur un terrain beaucoup plus solide lorsqu'on en arrive aux redoutables Vikings. Nombreuses sont dans leur « saga » les références aux expéditions menées par Leif Eriksson, fils du célèbre Erik le Rouge, à Terre Neuve et sur le continent américains aux alentours de l'an 1000. Des fouilles archéologiques effectuées récemment sur un site appelé l'Anse aux Meadows, au nord-ouest de la péninsule de Terre-Neuve, ont permis de dégager de nombreux objets d'origine nordique laissant à penser qu'il y eut là, pour un temps, un établissement Viking.

Il n'est même pas à exclure que des moines irlandais aient atteint Terre-Neuve, le Labrador et même le continent américain entre le 7^e et le 9^e siècle.

En quête de solitude et cherchant à s'écarter des inconvénients de la civilisation, certains entreprirent à l'époque de longs voyages dans le nord-ouest de l'Atlantique. On trouve au Groenland des traces d'établissements antérieurs à ceux des Vikings, dont les plans sont incontestablement irlandais.

Plus près de nous si l'on peut dire, des expéditions menées au départ de Bristol à l'époque de Colomb, peu de temps avant la sienne, mettent en question l'exclusivité de sa découverte. Un livre récent de l'auteur britannique, Ian Wil-



son, «Le Mythe de Colomb» nous apprend qu'aux alentours de 1480 des marchands de Bristol financèrent et prirent part à des voyages d'exploration vers l'ouest dans la «mer océane» à la recherche de bancs de morues. Ce poisson, fort prisé à l'époque, s'achetait aux pêcheurs d'Islande. Jusqu'au jour où ce commerce fut bloqué par la toute puissante Ligue Hanséatique qui entendait en réserver le monopole à ses membres.

Une preuve de ces expéditions se trouve dans deux documents officiels du 15^e siècle conservés au Public Record Office de Londres. Ils concernent une accusation de fraude à charge d'un certain John Croft, membre du Parlement de Westminster et receveur des douanes du port de Bristol.

Le 6 juillet 1481, deux de ses navires, le «Trinity» et le «George» avaient quitté ce port pour «rechercher et trouver une certaine île de Brasil». La signification de ce nom prête à conjectures mais il est probable qu'il s'agissait de celui d'un produit colorant existant en Asie, fort apprécié en ces temps là. Quoi qu'il en soit, les deux navires découvrirent une grande masse terrestre, vraisemblablement Terre-Neuve et en rapportèrent la nouvelle à Bristol. Paradoxalement cette expédition valut à John Croft d'être accusé de s'être livré en fraude au commerce de sel, car ses navires en avaient emporté de grosses quantités dans leur cale au départ de Bristol et n'en n'avaient guère ramené. Abondamment utilisé pour la conservation de la viande et du poisson, le sel était frappé de droits de douane élevés. Croft fut finalement acquitté.

Il existe une autre preuve que le «Trinity» et le «George» atteignirent l'Amérique du Nord sous la forme d'une lettre conservée dans les Archives Officielles espagnoles. Une lettre envoyée par un Anglais du nom de John Day à Christophe Colomb lui même en 1497, dans laquelle il lui parle d'un voyage effectué en 1496 par le navigateur John Cabot à une endroit situé à 1800 miles à l'ouest de l'Irlande. Day ajoutait dans sa missive que le cap où débarqua Cabot était vraisemblablement le même que celui qui avait «été découvert dans le passé par des marins de Bristol ainsi que Votre Honneur le sait».

Il ressort de cette dernière phrase que Colomb savait presque certainement que des gens de Bristol découvrirent une vaste masse terrestre de l'autre côté de l'Atlantique au début des années 1480. Il s'avère au surplus de John Day était une sorte d'agent double qui avait fourni à Colomb des informations importantes sur le sujet du voyage de ses

compatriotes: directions des vents, positions géographiques, latitudes, vitesse de la navigation...

En confirmation de ses relations avec les marins anglais, Colomb reconnut lui même qu'il avait navigué vers l'Angleterre, puis vers l'Islande, au cours d'un voyage de commerce et qu'il avait, à cette occasion, fait escale à Bristol.

De nombreuses questions n'en subsistent pas moins et les spéculations au sujet du caractère inédit du voyage de Colomb en 1492 continueront à aller bon train au cours de cette année anniversaire. En fait, il y a même des spéculations au sujet de la personnalité de l'homme qu'il fut et, particulièrement sur son lieu de naissance. Il a été revendiqué comme un de leurs nationaux par la Corse, la Grèce, Chios, Majorque, l'Aragon, la Galice, le Portugal et, même, par la Pologne et la Turquie (!), toutes désireuses de s'approprier cette figure symbolique. Au cours de ce dernier siècle, pas moins de deux-cents cinquante articles, sérieux et moins sérieux, ont été publiés à ce sujet.

Autre question fréquemment posée: «Qui était réellement Colomb?». Fut-il le grand visionnaire en avance sur son siècle qui eut à faire face à l'incompréhension de nombreux personnages à l'esprit moins ouvert que le sien, avant de réussir à s'imposer? C'est, en tous cas, le portrait qu'il a voulu nous laisser, de même que ses premiers biographes. Ou, comme le suggère une récente biographie, «Colombus» de Felipe Fernandez-Armesto, fut-il un individualiste ambitieux dont la réussite fut due moins au génie qu'à l'extraordinaire persévérance dont il fit preuve vis à vis des souverains espagnols en vue de réaliser son projet? Ou encore fut-il un illuminé qui avait cru que «la découverte du Nouveau Monde lui avait été donner comme «mission divine» ce qui explique sa détermination? Le débat reste ouvert.

Dernière matière à discussion: son vrai nom. Il a signé des documents de différentes façons: Colombo, Colom, Colomo, Colon. Son nom le plus vraisemblable est Cristobal Colon.

Autant dire que de nouvelles surprises ne sont pas à exclure en cette année anniversaire, où il est à nouveau au centre de l'actualité.

(Traduit d'un article intitulé «When Columbus sailed the ocean blue...», publié dans le New Straits Times)








BOELWERF BOELWERF BOELWERF

In volle bedrijvigheid!

Dijkstraat 6 ■ B-9140 Temse ■ telefoon 03/710.71.11 ■ telefax 03/711.09.72 ■ telex 31140

Schilders van de zee:

Belgische Marineschilders tijdens het interbellum II

Door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis, conservator Stedelijke Musea Oostende

* vervolg van nr. 221, juli 1989

GEORGES FREDERIC

Schaarbeek, 1890-1981.

Zoon van kunstschilder Léon FREDERIC

Leerling Kon. Academie Brussel.

Lid van de «Société Belge des Peintres de la Mer».

Decoreerde de pakketboten van de Oostende-Doverlijn «Prins Philip» en «Koningin Astrid»

JEAN GOVAERTS

Brussel, 1898-1985.

Leerling Kon. Academie voor Schone Kunsten, Brussel.

Lid van de Société Belge des Peintres de la Mer,

GOVAERTS was een zeer succesvol marineschilder, vooral gekend voor zijn frontale zeegezichten in expressionistische stijl.

WILLY GILBERT

Nivelles 1902-1983

Leerling Academies Brussel, Nivelles en Antwerpen.

Lid van de «Société Belge des Peintres de la Mer».

DESIRE HAINE

Elsene, 1900

Leerling Kon. Academie voor Schone Kunsten, Brussel en Academie Elsene.

Lid van de Société Belge des Peintres de la Mer.

ANDRE HALLET

Liège, 1890-Kisenyi (Ruanda), 1959

Impressionist. Schilderde landschappen en marines, ook uit exotische landen (Afrika).

Werkte geregeld aan de Vlaamse kust (Oostende).

Lit.: Chr. DEVRED-HALLET, André Hallet, 2 dln., Brussel, 1988.

JEAN-JOSEPH HOSLET

Elsene, 1899-1981

Leerling Academies Elsene en Sint-Joost-ten-Node.

Lid «Société belge des Peintres de la Mer»

BLANCHE HOUVENAGHEL

Brugse marineschilderes uit het Interbellum

GEORGINA ISERBYT

Geboren te Birchington (GB) in 1915 uit Belgische ouders.

Leerlinge, later docente aan Kon. Academie Brussel.

Lid van de «Société Belge des Peintres de la Mer».

LUCIEN JOTTRAND

Brussel 1873-1957

Marineschilder; verwoed reiziger die tal van reisverhalen schreef.

ROBERT LIARD

La Louvière, 1911 - Liège, 1988

Leerling later leraar aan de Academie te Liège;

CLAUDE LYR

Bordeaux, 1916.

Zoon van de dichter René LYR;

Was leraar, later directeur aan de Academie voor Schone Kunsten te Brussel.

Lid van de «Société Belge des Peintres de la Mer».

HENRI LOGELAIN

Brussel, 1889-1968.

Leerling Academie voor Schone Kunsten te Brussel en Ecole des Arts Décoratifs te Elsene.

Lid van de Société Belge des Peintres de la Mer».

LEON LONDOT

Mons, 1878-1953
Landschappen en marines.
Vaak werkzaam aan de Vlaamse kust.

ANDRE - VICTOR LYNEN

Antwerpen, 1888 - Brussel, 1984
Leerling Academie en Hoger Instituut Antwerpen:
Medestichter «Société Belge des Peintres de la Mer».
Vestigt zich in 1910 te Nieuwpoort zijn atelier met inboedel werd er vernield tijdens de Eerste Wereldoorlog.
In 1921 verhuisde hij naar Versailles; terug in België in 1928 en vestiging te Brussel. Ook nadien blijft zijn schilderspassie voor de Noordzee bestaan.

In «Sur l'Eau» van 1930 verscheen op p. 79 een artikel over hem.

JACQUES MAES

Elsene, 1905-1968
Leerling Academie voor Schone Kunsten, Brussel;
Lid van de «Société Belge des Peintres de la Mer».

ANTOON MARSTBOOM

Diest, 1905-1977
Leerling Academie en Hoger Instituut, Antwerpen.
Lid van de «Société Belge des Peintres de la Mer»;

MAURICE MAREELS

Sint-Gillis/Brussel, 1893-1976.
Mareels deed zijn studies bij RICHIR en DELVILLE aan de Brusselse Academie. Zelf werd hij tekenleraar aan de Académie des Arts Décoratifs te Elsene.
Landschappen, bloemen, portretten, huiselijke taferelen, marines.

Voor zijn marines zocht hij bij voorkeur zijn inspiratie in Bretagne: de woeste rotskusten, de vissers, de haventjes...
MAREELS was er reeds bij in het eerste salon van de «Société Belge des Peintres de la Mer», anno 1931. Hij exposeerde er toen «De zeilboot BOSSUET vastgelopen op een klip en door golven belaagd».

Anno 1933 had hij een individuele tentoonstelling in de «Petite Galerie» te Brussel».

Lit.: Wandelaar - Sur l'Eau, januari 1933.

Portret in: idem, maart 1933 p. V.

JOHN MICHAUX

Antwerpen, 1876-1956
Leerling Academie voor Schone Kunsten, Antwerpen.
Postimpressionistische marines en landschappen
Medestichter «Société Belge des Peintres de la Mer».
Lit.: Sur l'Eau, 1927, p. 96-97.

(wordt vervolgd)



Leon Londot,
Haven van
Oostende,
Oostende,
Museum voor
Schone
Kunsten

Le Verviétois Jean Brasseur aux Invalides

P.J. Marnegie

Les médias n'ont pas fait grand cas de la mort à Paris, le 21 mai 1992, du Vice-Amiral Jean Brasseur Kermadec, né à Verviers en 1915 et dont la dépouille repose désormais aux Invalides à Paris, parmi les plus hauts dignitaires de l'Hexagone.

Après avoir obtenu le diplôme d'officier au long cours à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers, le Verviétois Jean Brasseur, fort en « math » et l'esprit sans oeillères, s'engagea dans la marine marchande sous pavillon belge. A bord de navires de la Compagnie Maritime Belge, jadis notre premier armement national, il se montra un officier consciencieux et un marin efficace.

Lorsque la Belgique est entraînée dans le conflit 1940/45 il sert à bord du S/S Macédonien de la CMB. Un navire qui, comme tant d'autres, trouva refuge en Angleterre au moment où l'envahisseur violait nos frontières. Roger Machiels dans son ouvrage consacré à « La marine marchande belge dans la seconde guerre mondiale » signale qu'il s'agissait d'un steamer de 5.277 TB construit en 1921 aux chantiers de la Clyde et comptant un équipage de 41 hommes.

Soucieux de mener une guerre de combattant, Jean Brasseur, dans l'attente des événements, ne s'éternisa pas à bord. Il rejoignit les Français Libres alors en pleine gestation, marqués à la fois par l'ambiguïté et l'amertume. Comme le Lieutenant de Vaisseau Victor Billet, des malles de l'Etat, et futur fondateur de la section belge de la Royal Navy, l'avait fait avant lui, Jean Brasseur se présenta au Vice Amiral Muselier, chargé d'organiser la force navale du Général de Gaulle. Celui-ci, écrit le Capitaine de Frégate hre Henri Anrys dans « Congé pour mourir » ne manquait pas de bateaux, les anglais en ayant saisi une série le 2 juillet 1940 dans les ports de l'île. C'étaient les hommes qui faisaient défaut, révoltés par l'agression de leur flotte par la Royal Navy à Mers El Kébir. Déjà des Belges s'engageaient sous la Croix de Lorraine comme le capitaine au long cours Brasseur. (Fin de citation).

Une bonne étoile guidait le destin de Jean Brasseur. Le 12 décembre 1940 le SS Macédonien, en route de Tampa vers l'Angleterre fut torpillé dans l'Atlantique Nord par l'U boot 16. Le Verviétois préféra les missions d'escorte à celles d'escorté, toujours pleines d'aléas, lorsque les meutes de sous marins dispersaient les convois et frappaient à mort les isolés et les retardataires. Comme le futur amiral avait la baraka, il récolta ses premiers galons en jouant avec succès le rôle de chien de garde des convois guetés par la Kriegsmarine.

En 1943 soucieux de vivre plus intensément encore les périls de la guerre, Jean Brasseur sollicita son transfert dans une unité de fusiliers marins auquel le destin réserve des abordages audacieux et de téméraires débarquements.

Le volontaire de guerre de la « Royale » gaullista y trouve l'occasion de compléter son brillant palmarès d'infatigable baroudeur recoltant des distinctions honorifiques flatteuses.

Lorsque la guerre en Europe eut prit fin Brasseur décida de poursuivre sa carrière dans la Marine Nationale et sollicita la nationalité française. Naturalisation obtenue sans difficultés. Désormais Jean Brasseur Kermadec allait poursuivre avec bonheur une fulgurante carrière qu'il termina comme préfet maritime et commandant « Méditerranée » après avoir rempli de délicates tâches d'officier d'Etat Major.

Citoyen d'honneur de sa ville natale, le Vice Amiral Jean Brasseur Kermadec a reçu au terme de sa vie la consécration de sa fabuleuse destinée. Ses restes reposent désormais aux Invalides à Paris où la France abrite ceux qui ont le mieux contribué au rayonnement de sa grandeur. En Belgique, plus qu'ailleurs, il est difficile d'être prophète en son pays. Heureusement le comité d'histoire de la Marine militaire de Belgique, sous la présidence du Vice-Amiral e.r. Ed. Pouillet vient de combler un vide décevant en publiant aux éditions Lannoo un ouvrage remarquablement documenté intitulé : « La Force Navale. De l'Amirauté de Flandre à la Force Navale Belge ».



In 1973 bracht Admiraal Brasseur-Kermadec een bezoek aan ons land, op uitnodiging van het Belgisch Zeemanscollege. Hij werd toen o.a. in Oostende ontvangen aan boord van het opleidingsschip Mercator, waarop hij voor de oorlog nog als kadet had gediend.

NEPTUNUS

boutique neptunus

neptunus winkeltje

Nieuw!

**Witte badjas met logo «Belgian Navy» op geborduurd
in blauw (maten: small - medium - large - X-large)**

Prijs: 1.250,- Fr. + 50,- Fr. portkosten



AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoires de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc.
Format réel 8 x 9 cm.
Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 25 f + 15 frais de port.



ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz.
Werkelijk formaat 8 x 9 cm.
Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 25 fr. + 15 fr. portkosten

Vierde jumboferry voor P & O

door Henri ROGIE

In het kader van de strategie om met de Kanaaltunnel te concurreren, introduceert P&O European Ferries een vierde jumbo-ferry op de Dover-routes, de «Pride of Burgundy». Wanneer het schip in de lente van volgend jaar in dienst zal komen, betekent dat opnieuw een uitbreiding op de sleutelroute Calais-Dover zodat P&O European Ferries in staat is elk uur in elke richting een afvaart te verzorgen.

De «Pride of Burgundy», met een Bruto Registerton van 26.000 ton, werd op zaterdag 16 mei in Bremerhaven, Duitsland, te water gelaten. Het schip is de laatste van de nieuwe generatie Kanaalschepen met een capaciteit van meer dan 1300 passagiers en 600 wagens of 120 vrachtwagens.

De faciliteiten aan boord bieden een Club Class, een bedienings- en self service restaurant, taksvrije shops, videozaal en kinderspeelruimte.

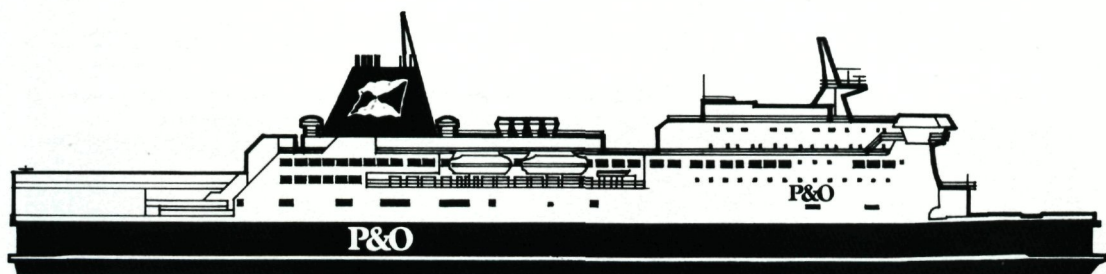
In de beginfase was de «Pride of Burgundy» bedoeld als het vierde schip in een reeks van 4 vrachtschepen op de vrachtroute Zeebrugge-Dover. Door een enorme groei in het passagiersverkeer op Dover, besliste P&O European Ferries het schip aan te passen om de passagierscapaciteit en - faciliteiten op te voeren. Met deze mogelijkheid werd reeds rekening gehouden bij het originele ontwerp van het schip.

De heer Graeme Dunlop, Managing Director van P&O European Ferries, stelde: «De extra investering vertegenwoordigt duidelijk het gestelde vertrouwen van onze maatschappij in de toekomst en beantwoordt aan de verbintenis die we aangingen om in de 21ste eeuw een eerste klasse dienstverlening te verzorgen op onze routes».

«Wanneer de Pride of Burgundy volgend jaar in de lente in dienst komt, zal de vloot op Dover van P&O European Ferries 7 jumbo-ferries tellen. In juni van dit jaar doet de Pride of Kent haar intrede als derde jumbo-schip op de Calais-Dover route en de European Highway als derde supervrachtschip op Zeebrugge-Dover.»

«De Pride of Burgundy is het laatste schip van een investeringsplan van £ 400 miljoen (24 miljard BEF) bij P&O European Ferries die zo een revolutie teweeg brengt op de korte oversteek».

«Intussen verzorgt P&O meer dan 3 maal zo veel trafiek tussen Frankrijk en Dover dan de dichtste concurrent. Dit jaar werden er immers 27% meer boekingen genoteerd dan in dezelfde periode vorig jaar».



Pride of Burgundy

«Prins Filip» eerste jumboferry van R.M.T.

door Henri ROGIE

Op 15 mei 1992 bracht de Regie voor Maritiem Transport eindelijk haar eerste jumboferry in de vaart. Het ging om de «PRINS FILIP», elf maanden voordien door Boelwerf Temse afgeleverd, maar om technische en andere duistere redenen toen geweigerd door de RMT.

De introductie van de jumboferry op de Oostende-Doverlijn kadert in een politiek van vlootvernieuwing die nodig is om het RMT-marktaandeel in de Kanaalroutes competitief te houden. Zo luidt althans de optiek van RMT, maar of dit in de praktijk wel verwezenlijkt wordt is een ander probleem.

De bouw van de «PRINS FILIP» kostte ruim 4 miljard BF en eigenaar van het schip is de Naamloze Vennootschap SHIP FINANCE uit Brussel.

Bedoeling van dit artikel is niet een debat openen over het pro en contra van het inleggen van een superveerboot op de Oostende-Doverlijn. Eerder is het bedoeld als informatie voor de lezers van NEPTUNUS qua technische specificaties van het schip.

Capaciteit en afmetingen

Het schip heeft een capaciteit voor 1280 opvarenden, met name 1200 passagiers en 80 bemanningsleden, waarvoor accommodatie is voorzien verdeeld over 3 dekken.

De vrachtcapaciteit, verdeeld over twee garagedekken, bedraagt 1800 meters, wat overeenstemt met ± 120 vrachtwagens van 15 meters lengte. Bij het gebruik van de hijsbare hangerdekken in de bovengarage, ontstaat een maximum capaciteit voor het transport van 710 personenwagens.

De garagedekken zijn gebouwd voor het laden en lossen van de vracht volgens het «drive through»-principe.

Het schip is ontworpen en gebouwd onder toezicht van de klassificatiemaatschappij Bureau Veritas en is in de hoogste categorie gecertificeerd.

Lengte over alles:	163,60 m
Lengte tussen loodlijnen:	150,00 m
Breedte op de spanten:	27,00 m
Grootste breedte (brugvleugels):	32,50 m
Hoogte tot aan vrijboorddek:	9,20 m
Hoogte tot aan dek 11:	31,40 m
Totale hoogte (van kiel tot masttop):	49,00 m
Constructiediepgang:	6,50 m
Dienstdiepgang:	6,35 m
GRT	28.833 t
NRT	11.596 t
tDW	4.000 t



Het nieuwste jumbo-schip van de Oostende-Dover lijn, de «Prins Filip»

Zware stookolie, incl. bezink-, verbruiks- en overlooptanks	568 m ³
Dieselolie	209 m ³
Smeerolie	114 m ³
Zoet water	416 m ³
Balast water incl. trim- en heelingtanks	1745 m ³

Verder zijn er ook tanks voor vuile olie, vuil water, opslag-tanks voor afvalwater, tanks voor olieafval en spoelwater, enz... voorzien.

Snelheid en stabiliteit

De voortstuwingsinstallatie is ontworpen voor een dienst-snelheid van 21 knopen (ca. 39 km/u) in diep water, bij een motorvermogen van 85% M.C.R. (maximum continuous rating) en een diepgang van 6,20 m en rekening houdend met een toeslag van 15% voor zeegang.

Het schip heeft een draagvermogen van 4000 ton bij 6,35 m diepgang.

Voor intacte stabiliteit voldoet het schip aan de vigerende I.M.O. voorschriften (Intact Stability criteria for passenger ships)

Voor wat de lekstabiliteit betreft voldoet het schip ruimschoots aan de meest recente ontwerpbesluiten van I.M.O. Het schip kan in alle ladingstoestanden als tweecompartimentsschip varen.

Het schip is in staat om in alle normale beladingstoestanden gelijkmatig te varen, d.w.z. zonder trim (langsscheepse helling) en zonder slagzij (dwarsscheepse helling). Hiertoe zijn 2 stel anti-trim pompen met bijbehorende ballast trim tanks voorzien alsook 2 paar anti-heeling (= anti-slagzij) tanks met bijbehorende pompen.

Ten behoeve van het comfort van de opvarenden aan boord wordt het rollen van het schip op zee beperkt door een paar actieve vinstabilisatoren.

Manoeuvrbaarheid en voortstuwing

Speciale aandacht is besteed aan de manoeuvrbaarheid van het schip, gelet op zijn afmetingen en in het bijzonder het grote zijdelingse windvangend oppervlak enerzijds, en de beperkingen van de haven van Oostende anderzijds. Er werd geopteerd voor de installatie van:

2 actieve flap-roeren,
2 krachtige boegschroeven (1600 kW - Ø 2,5 m) en 2 schroeven (Ø = 4,7 m) met variabele spoed, aangedreven door vier voortstuwingsmotoren. Al deze voortstuwings- en manoeuvreermiddelen kunnen van uit het wielhuis bediend en geregeld worden door één joystick.
Uitgebreide modelproeven en testen in de manoeuvreersimulator van het D.M.I. (Danish Maritime Institute) te Copenhagen werden met deze configuratie uitgevoerd en hebben aangetoond dat het schip ondanks zijn afmetingen toch in het merendeel van de weersomstandigheden veilig kan manoeuvreren in de haven van Oostende. Tijdens de proefreis van het schip werd deze uitzonderlijke manoeuvrbaarheid bevestigd.

Het voortstuwingsvermogen naar de 2 schroeven wordt geleverd door 4 Sulzer 8ZAL40S dieselmotoren, die paarsgewijze via een reductiekast een vermogen van 10.560 kW naar elk van de schroefaslijnen overbrengen.

Het elektrisch vermogen voor de boegschroeven wordt geleverd door 2 asgeneratoren die tot 2600 kW elk via een PTO (power take off) op de reductiekast van de schroefaslijnen kunnen aftakken.

Elk van de voortstuwingsmotoren is geïnstalleerd in een afzonderlijke geïsoleerde machinekamer, zodat onderhoudswerken op één motor kunnen uitgevoerd worden tijdens de reis, zonder overdreven hinder te ondervinden van de andere motoren.

De voortstuwingsmotoren zijn uitgerust om zonder onderbreking op zware brandstof te varen (tot IBF) 380.

Elektriciteitsvoorzieningen

Electriciteit voor het boordnet wordt opgewekt door 4 diesलगeneratoren. (3 fasig 660V 50 Hz).

Aandrijvende dieselmotoren zijn van het type ABC 8 DZC750, vermogen: 1430 kW bij 750 rpm.

Het vermogen van 2 diesलगeneratoren is voldoende om het normale elektriciteitsverbruik aan boord te dekken. Dit betekent dat 100% reservecapaciteit voorhanden is. De diesलगeneratoren zijn twee per twee in aparte, geïsoleerde machinekamers ondergebracht.

In geval van nood, wordt automatisch een nooddiesलगenerator gestart, die de elektrische voeding naar de meeste essentiële verbruikers blijft verzekeren.

(Detroit diesel 16V92 TA - 765 kW bij 1500 rpm).
Twee walaansluitingen voor levering van elektrische stroom (3 fasig, 380V, 50 Hz) vanop de wal zijn voorzien.



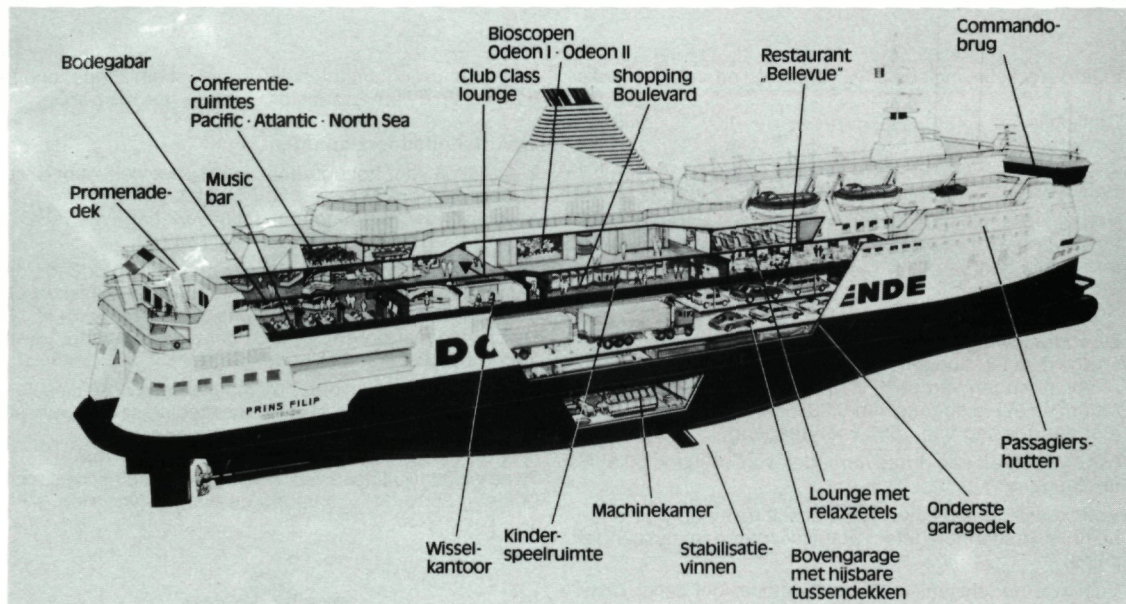
Navigatie-uitrusting

Een zeer uitgebreide en vooruitstrevende navigatie-uitrusting is in het wielhuis geïnstalleerd, die ondermeer vier complete radarsystemen (2 A.R.P.A.'s en 2 docking radars) en een computergestuurd plaatsbepalingssysteem bevat:

1. Radarsystemen:
2 ARPA's (1 x 3 cm/X band)
1 x 10 cm/Y band)
type SPERRY Rascar 3400M
2 docking radars (1 x VR, 1 x AR)
type SPERRY Rascar 2500 M
interswitch tussen beide ARPA's en docking radar VR.
2. Snelheidslog:
1 single-axis doppler speed log
SPERRY Marine SRD-331
1 double axis docking speed log SPERRY Marine SRD-421S
3. Gyrokompas: 1 SPERRY Marine MK37E gyro
4. Magnetisch kompas: - MARINE DATA
5. Echosounder: SIMRAD SKIPPER ED 163
6. Plaatsbepaling: - Decca MK53 + Syledis + Axyle
7. Weerstation: OBERSERMET
- wind (snelheid + richting)
- buitentemperatuur
- barometer/barograaf
8. Fuel econometer: C-TECH SYSTEMS

Garagedekken

Het schip beschikt over 2 garagedekken geschikt voor het transport van vrachtwagens (minimum vrije hoogte: 4,5 meter + 1 rijstrook 4,9 meter). Beide garagedekken zijn voorzien van boeg- en hekdeuren zodat gelijktijdig laden en lossen volgens het «drive-through» principe mogelijk is. Laden en lossen te Oostende gebeurt normaal over de boeg en te Dover over het hek.



Het bovenste garagedek is bovendien uitgerust met hangerdekken voor personenwagens zodat de garagecapaciteit uitgebreid kan worden voor een totaal van 710 wagens.

In de bovengarage is ook een zijlaaddeur aan stuurboord geïnstalleerd, wat moet toelaten in geval van nood het schip ook te kunnen laden en lossen via brug 1 te Oostende.

Accomodaties voor passagiers

Accomodaties voor passagiers en bemanning bevinden zich op de dekken 7, 8 en 9. Ze zijn allen voorzien van airconditioning. Ten behoeve van de passagiers is volgende infrastructuur voorzien:

Restaurant «Bellevue»	334 zitplaatsen
Muzieklounge «Music Bar»:	398 zitplaatsen
Lounge «Bodega Bar»:	391 zitplaatsen
Bioscoop «Odeon I en II»:	116 zitplaatsen
Rustsalon:	356 zitplaatsen
Conferentiezalen:	164 zitplaatsen

- 3 snelle personenliften
- in totaal 121 2-persoons-hutten waarvan
- 2 suites van het type A+ (buitenhutten)
- 5 luxehutten van het type A (buitenhutten)
- 32 bijzondere hutten van het type B (buitenhutten)
- 80 van het type C (binnenhutten)
- 2 van het type D (voor minder-validen/buitenhutten)

Alle hutten zijn voorzien van een eigen sanitaire cel met douche, toilet en lavabo en individueel regelbare airconditioning.

Bemanningsverblijven

Alle bemanningsverblijven zijn gesitueerd op dek 9. In totaal zijn 48 1-persoons (16 officieren- en 32 bemanningsleden) en 21 2-persoons (13 voor restauratiepersoneel + 8 reserve) hutten voorzien.

De gemeenschappelijke verblijven (salon officieren, recreatieluimte bemanning en restaurant) alsook de ziekenboeg zijn eveneens op dek 9 gelocaliseerd.

Op dek 10 zijn er nog 2 hutten voor de radio-officier en loods. Alle bemanningshutten zijn uitgerust met een sanitaire cel met douche, toilet en lavabo, airconditioning, radio en TV distributie.

Veiligheid

Uitzonderlijk veel aandacht is besteed aan de veiligheid

van het schip en zijn opvarenden. Als veiligheidsinfrastructuur is ondermeer voorzien:

- a. Reddingsmiddelen, bestaande uit:
 - 2 zeer snelle M.O.B. (man-over-boord boten) met waterjet propulsie. Capaciteit: 6 personen elk.
 - 4 half-gesloten reddingsboten met een capaciteit van 150 personen elk.
 - 2 M.E.S. (Marine escape systems), elk met een capaciteit van 400 personen + 100 reserve.
 - reglementaire reddingsgordels, - boeien, enz.
- b. Hoge stabiliteitsreserve, door toepassing van:
 - verhoogd vrijboord
 - hemicyclic deurs in de benedengarage
 - het door RMT ontwikkelde concept van «interne waterdichte indeling»
 - maximale waterdichte indeling onder het vrijboorddek, met waterdichte deuren volgens meest recente ontwerp van reglementering.
- c. Brandveiligheid, verzekerd door:
 - installatie van een geavanceerd computergestuurd branddetectiesysteem (Autronica DYFI BS 100)
 - installatie van sprinklersysteem in alle accommodatieruimtes
 - drenchersysteem in de garages
 - inertgas (HALON 1301) en schuimblusinstallatie in de machinekamers.
 - vaste schuimblusinstallatie in de keuken.
 - TV-bewaking van garages en machinekamers.
 - uitgebreide toepassing van branddeuren en extra deuren om rookverspreiding tegen te gaan.
- d. Computerondersteund bewakings- en alarmsysteem voor de belangrijke scheepsinstallaties (M.A.C. = Monitoring, alarm and Control System Autronica KD10520)
- e. Verhoogde ventilatiecapaciteit in de garages. (30 wisselingen per uur tijdens laden en lossen)
- f. Ontdubbeling van of reservecapaciteit voor vitale apparatuur.
- g. Behoud van manoeuvreerbaarheid van het schip in geval van black-out (uitvallen electriciteitsproductie).

We wensen de «PRINS FILIP» veel succes toe op de Oostende-Doverlijn en hopen dat hij als antwoord zal kunnen dienen op de nakende concurrentie van de Kanaaltunnel.

De «Pride of Flanders» op de Zeebrugge-Felixstowe Route

De «Pride of Flanders» en de «Pride of Suffolk» zijn de nieuwe benamingen die P&O European Ferries verleende aan de zusterschepen op de Zeebrugge-Felixstowe route: respectievelijk de Nordic Ferry en de Baltic Ferry.

Op woensdag 29 april maakte de Heer O. VANNESTE, Gouverneur van West-Vlaanderen, in Zeebrugge de nieuwe naam bekend van de Nordic Ferry: de «Pride of Flanders». Tijdens een gelijkaardige ceremonie in Felixstowe werd op maandag 27 april de Baltic Ferry omgedoopt tot de «Pride of Suffolk».

De prefix «Pride of» kadert in de politiek van P&O European Ferries om alle 14 passagier/vrachtschepen, van de totale vloot van intussen 25 schepen, deze voornaam te verlenen.

Behalve deze naamsverandering, ondergingen beide schepen ook een grondige vernieuwing binnenin, voor een totaalbedrag van £ 2 miljoen (zowat 120 miljoen BEF)

Zo is er de Club Class, een exclusieve lounge en bar met bediening, 32 relax-zetels, elk met een audio-systeem, video's, gratis thee en koffie, kranten en tijdschriften.

Daarnaast vind je er ook een à la carte restaurant, de self-service «Café du Jardin», de Atlantic Bar, een gratis videozaal, een taksvrije supermarkt en cadeau-shop en een wisselkantoor.

De kinderspeelruimte werd volledig vernieuwd onder het thema «Euro Disney», wat teruggaat op de status van geprivilegeerde partner van het pretpark in Marne-la-Vallée. Faciliteiten voor moeders met baby's zijn eveneens voorhanden.

Deze vernieuwingen beantwoorden de stijgende boekingsresultaten van P&O European Ferries. Tijdens het paasweekend reisde de 3 miljoenste passagier van P&O European Ferries reeds op de Zeebrugge-Felixstowe route.

De passagierstrafiek van de Zeebrugge-Felixstowe route steeg met 14% in 1991 in vergelijking met 1990 en het vervoer van wagens (personenwagens, caravans en bussen) met 10%. De jongste cijfers voor 1992 getuigen van een voortzetting van deze evolutie. De passagierstrafiek van Zeebrugge-Felixstowe voor de eerste 3 maand van dit jaar vertoont een stijging van 20% en de vrachtrafiek een stijging van 17%, in vergelijking met dezelfde periode van vorig jaar.

De «Pride of Flanders» en de «Pride of Suffolk» werden gebouwd in 1978 door de «Hyundai Heavy Industry of South Korea». In 1980 werden ze omgebouwd tot passagiersschepen en in 1986 ondergingen ze opnieuw een volledige restyling.

Met een Bruto Registerton van 18.732 ton, een lengte van 151 meter, een breedte van 23,5 meter en een diepgang van 6,5 meter, halen zij een snelheid van 17 knopen, dank zij de twee Pielstick Type 12 motoren die elk 7800 Pk produceren. Voor de manoeuvreerbaarheid zorgen de twee boegschroeven voor 1000 en 600 Pk.

Op de ruim 1100 meter lange parkeerstroken kunnen bijna 250 wagens worden geplaatst. De passagierscapaciteit is beperkt tot 680. Aan boord zijn er 92 hutten met twee bedden, elk uitgerust met een wastafel en de mogelijkheid om een kopje thee of koffie te zetten.



De Pride of Flanders in volle zee op de lijn Zeebrugge-Felixstowe (april 1992)

De R.M.T. in 1991

door Henri ROGIE

Voor de RMT, die met P&O in pool werkt op de Oostende-Doverlijn, was 1991 andermaal een slecht jaar. Zowel de toeristische als de commerciële ro/ro-trafiek leed verliezen.

Inderdaad, het globaal verlies aan passagiers beperkte zich tot 1,5% t.o.v. het vorige jaar. Hierbij was de ferrytrafiek andermaal met 4,8% verlieslatend, terwijl het jetfoilverkeer een winst haalde van 2,8% en hiermee een absoluut record boekte.

Schematisch kunnen wij deze evolutie als volgt resumeren:

Passagierstraf.	Aantal	Evolutie
1-12/1992		1991/90
Ferries	1.510.426	- 4,8%
Jetfoils	360.605	+ 2,6%
Totaal	1.871.031	- 1,5%

De oorzaken van deze regressie hebben wij in vorige bijdragen voldoende toegelicht. Stippen we enkel aan dat de RMT-trafiek sinds 1980 in absolute cijfers met 31% achteruitging, terwijl het marktaandeel in de havenrange Cherbourg-Rotterdam tijdens dezelfde periode van 14,4% op 7,7% terugviel. De passagierstrafiek tussen het continent en Groot-Brittannië gebeurt vandaag voor praktisch de helft van alle trafieken via Calais.

RMT blijft dus sterk qua voetpassagiers. De rechtstreekse aansluiting van de Oostende-Doverlijn op internationale treinverbindingen zoals Brussel-Londen zorgt trouwens hiervoor. Daarentegen verliest RMT veel aan gemotoriseerde passagiers omwille van de betere bereikbaarheid van Calais via het Europese autowegennet. Volgend overzicht van de recente evolutie van het aantal vervoerde toeristische voertuigen levert ons hiervan het bewijs:

Toer, voertuig.	Aantal	Jaar-
Jaar		evolutie
1989	241.081	—
1990	247.957	+ 2,8%
1991	228.565	- 7,7%

Ro/ro-trafiek regressief

De ro/ro-trafiek van RMT bleef in 1991 verder degraderen. Met een jaarverlies van 10,9% daalde het aantal vervoerde vrachtwagens en/of trailers onder de 100.000, wat in het voorbije decennium nog nooit was gebeurd. In 1985

luidde de balans zo'n 144.000 vrachtwagens en een marktaandeel in de range Cherbourg-Rotterdam van 8,6%. Zes jaar later bedraagt het globaal verlies 35%, wat resulteert in een meer dan halvering van het RMT-marktaandeel, hetzij 3,7%.

Ook over de oorzaken van de ro/ro-regressie is voldoende uitgeweid in vorig artikels. Zolang in pool gewerkt wordt met P&O Ferries zal hierin beslist geen verandering komen. De commerciële ro/ro trafiek op de Oostende-Doverlijn blijft dus dalen zoals blijkt uit volgend overzicht:

Ro/ro-traf.	Aantal	Jaar-
Jaar	vrachtwag.	evolutie
1989	166.395	—
1990	104.995	- 11,4%
1991	93.495	- 10,9%

Qua toekomstperspectieven blijkt dat de toeristische trafiek aan een relance toe is. Sinds 1 januari 1991 is het passagiersverkeer op de Zeebrugge-Doverlijn van P & O opgedoekt. Deze dienst, in 1966 opgestart, leed de voorbije zes jaar 30% verlies qua passagiers. Aldus werden in 1990 slechts 850.000 passagiers van en naar Dover vervoerd met inbegrip van de begeleiders van de vrachtoertuigen. Van dit aantal hoopte RMT zowat de helft of 400.000 passagiers te kunnen recupereren. Dit aantal was wellicht vrij optimistisch, maar zeker is dat RMT voorlopig een deel van deze trafiek opvangt. Bewijs hiervan is dat de balans van de voorbije januari-maand met 36% gestegen was qua passagierstrafiek, en met liefst 64% qua toeristische voertuigen. Daarentegen bleef de commerciële ro/ro-trafiek met zo'n 2% achteruitboeren.

Mocht deze trend zich voortzetten, zou het inleggen van de jumboferry «Prins Filip» in mei eerstkomend een welgekomen zaak zijn en zou RMT qua toeristische trafiek op adem kunnen blijven tot de Chunnel operationeel wordt. Alsdan kan de nieuwe strategie worden ingevoerd die ze intussen zal moeten plannen.

Opdat de «Prins Filip» zou kunnen opereren vanaf mei moet de ro/ro-brug hiertoe bestemd klaar zijn. De werken zijn nog volop aan de gang en het ziet ernaar uit dat men maar nipt de streefdatum van mei zal halen. Hopelijk komt alles op tijd klaar om de heropflakkering van de toeristische trafiek te kunnen opvangen zoals het hoort.

Oostends havencomplex haalt 5 miljoen ton in 1991?

De uitslagen van het Oostendse havencomplex worden altijd gesplitst in handelshaven en RMT-haven. Wanneer we nu met vergelijkbare normen de gegevens van beide haven gedeeltes gaan berekenen en die gaan samentellen, komen we op een globaal goederenoverslag van 5.000.941 ton voor 1991. Hiervan zijn liefst 3.715.261 ton ro/ro-vrachten, hetzij 74% van de totale omzet.

Havenstatistieken zijn niet altijd betrouwbaar en vergelijkbaar. Dit komt doordat handelshaven en RMT-haven elk een eigen berekeningswijze hanteren. Ook de competitie tussen de havens onderling speelt hierin een rol en elkeen heeft er belang bij met eenheden te werken die naar buiten indrukwekkende getallen produceren.

Ro/ro primeert met 52% in handelshaven

Voor de handelshaven onder stadsvoogdij worden de statistieken opgesteld door Dens/Sally en door de havenkapeindiensten. Ze geven een duidelijk overzicht van ondermeer het aantal verscheepte trailers op de Ramsgateliijn met het daarbijhorend brutogewicht zoals dit gebruikelijk is in de meeste havens. De gepubliceerde cijfers voor de handelshaven zijn dan ook correct.

Zo blijkt dat dit haven gedeelte in 1991 een nieuw recordbalans van 2.673.079 ton zeegoederentrafiek verwezenlijkte waarvan 1.387.399 ton ro/ro-vrachten, hetzij 52% van het globale pakket. De rest bestaat voor 40% uit droge massagoederen (hoofdzakelijk bouwmaterialen en chemische produkten) en voor 8% uit vloeibaar bulk (voornamelijk petroleumprodukten). We vatten dit samen in tabel I:

TABEL I		
Handelshaven 1991	Aantal trailers	Brutogewicht
Ro/ro-goed.	63.447	1.387.399 t.
Andere goed.	—	1.285.680 t.
Totaal	63.447	2.673.079 t.

Nauwkeuriger berekeningswijze voor RMT-trafiek

Anders is het gesteld met de RMT-haven waar enkel het aantal verscheepte vracht- en personenwagens opgegeven wordt. Over hun brutogewicht zijn dus geen cijfers bekendgemaakt. Om dit op te lossen passen de havenkapeindiensten volgende berekening toe.

De verscheepte vracht- en toeristische wagens worden in «eenheden» opgerekend waarbij één personenwagen = 1, één caravan = 2, één autocar = 3, en één vrachtwagen (of trailer) = 4 eenheden.

Om nu het gewicht te berekenen wordt één eenheid gelijkgesteld met 10 ton.

Dergelijke berekeningswijze leidt tot fel overdreven tonnages en daarom ook kunnen we de desbetreffende statistieken niet aannemen. En onze artikels over de RMT-vrachtrafiek hebben we ze trouwens nooit geciteerd, maar alleen het aantal verscheepte voertuigen vermeld. Ook de NIS-statistieken haalden we nooit aan want ze gaven slechts het nettogewicht op.

Een juistere methode voor het berekenen van de verscheepte brutotonnages bij RMT werd ons ingegeven door

de Oostendse Havengemeenschap. Deze methode ligt trouwens voor de hand. De trailertrafiek van RMT en Sally Line in de handelshaven zijn volkomen gelijkwaardig. Vermits Sally én het aantal trailers én het brutogewicht ervan opgeeft kan het gemiddeld brutogewicht per trailer berekend worden en dan toegepast worden op de verscheepte RMT-trailers. Voor 1991 geeft dit 21,87 ton per vrachtwagen/trailer.

Dit gold voor het bepalen van het brutogewicht der trailers. Wat nu de vervoerde toeristische voertuigen betreft kunnen voor RMT de normen van MBZ gebruikt worden. Die zijn immers zeer aanvaardbaar en stellen 1 PV = 1.111 kg. Aldus is het ons mogelijk de ro/ro tonnages van RMT op een juiste manier te berekenen. Voor 1991 gelden dan ook volgende cijfers vervat in tabel II:

TABEL II		
RMT 1991	Aantal	Brutogewicht
Personenvoert.	228.658	254.039 t.
Trailers	94.825	2.073.823 t.
Totaal	—	2.327.862 t.

Hele havencomplex haalt voor 74% ro/ro-goederen

Aan de hand van tabellen I en II is het ons mogelijk een juist overzicht te geven van de ro/ro-trafiek in het hele Oostendse havencomplex. We vatten die samen in tabel III waaruit blijkt dat bijna tweederden van de tonnages voor rekening van RMT komt (Oostende-Doverliijn) en ruim een derde voor Sally Line (Oostende-Ramsgateliijn). We wijzen hierbij dat Sally constant aan belang wint en sinds 1989 meer dan de helft van de RMT-vrachten behandelt.

TABEL III		
Ro/ro-traf. Oostende '91	Tonnages	Aandeel
RMT-haven	2.327.862 t.	63 %
Handelshaven	1.387.399 t.	37 %
Totaal	3.715.261 t.	100 %

Tot slot kunnen we ook de globale zeegoederentrafiek van het Oostendse haven complex met nauwkeurigheid berekenen. Voor 1991 was dit 5.000.941 ton of 0,2% minder dan in 1990. De handelshaven haalde weliswaar recordcijfers, maar RMT ging gevoelig achteruit. Merk op dat de handelshaven hierdoor 53% van het globale zeegoederenverkeer voor haar rekening neemt, terwijl 74% van dit pakket uit ro/ro-goederen bestaat. Aldus samengevat in tabel IV:

TABEL IV		
Oostende 1991	Totale traf.	Aandeel
RMT-haven	2.327.862 t.	47%
Handelshaven	2.673.079 t.	53%
Totaal	5.000.941 t.	100%

NIEUW

Hier zijn ze terug!

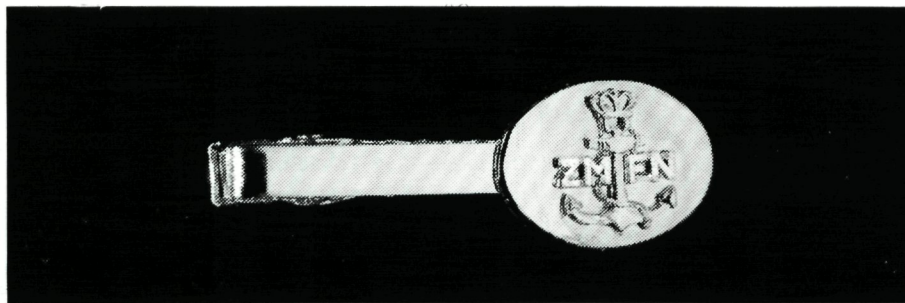
Dasspeld aan 250 fr + 50 fr portkosten

Manchetteknopen aan 400 fr + 50 fr portkosten

NOUVEAU

Epingle à cravate: 250 fr + 50 fr frais d'envoi

Boutons de manchette: 400 fr. + 50 fr frais d'envoi



Stroombank '92: 10ème Victoire de Comlognav

Mat/Mil JOYEUX Jean-Philippe ZS1/IRP

L'édition '92 des compétitions nautiques entre les différents Corps de la Force Navale s'est achevée ce vendredi 5 juin avec la victoire de l'équipe du Commandement Logistique. C'est la 10ème fois que COMLOGNAV remporte le Challenge Vice-Amiral J.P.L. VAN DIJCK. C'est aussi sa 5ème victoire consécutive depuis 1988.

A plus d'un titre, cette 23ème édition fera date dans les annales de la Force Navale. En effet, pour la première fois depuis sa création en 1969. Le Stroombank réunissait la participation de 8 équipes.

Nouvelles venues cette année, les dames de la Marine: les Damars. A l'origine de leur candidature, on trouve le 2MR VANHASSEL, un ancien moniteur du Centre de Voile de la Force Navale. Il a d'abord recruté, dans différentes bases, les damars détentrices d'un brevet de voile et il les a ensuite coachées. Pour leur première participation, les Damars terminent... dernier! Mais cette lanterne rouge n'a en aucun cas entamé leur moral ni leur envie de revenir en découdre avec des messieurs. Elles souqueront ferme l'année prochaine. Leur motivation a, en tout cas, déjà été récompensée par le prix de la L.B.W.B. (Landelijke Bond Watersportbeweging van België).

Cette édition '92 vit aussi le retour de nos marins du Golfe. Logiquement absente des épreuves l'année dernière, l'équipe de COMFLOT 22 était constituée cette année par le seul équipage du M924 PRIMULA (un chasseur de mines type Tripartite). Une vingtaine d'hommes sur les 45 membres que compte l'équipage de ce bâtiment, soit près de la moitié, se sont relayés pour participer aux épreuves. Cette participation est d'autant plus remarquable que le PRIMULA venait juste de rentrer de manoeuvre et que la vie à bord continuait.

Mais l'édition '92 fit aussi la part belle aux anciens. L'équipe des «Masters», constituée par les pensionnés de la Force Navale, s'est hissée sur la 3ème place du podium. Ces «opa's» comme les appellent sympathiquement les autres participants, comptent tous entre 54 et 65 printemps pour le doyen, le 1MC e.r. DEURLENDT. Ils sont loin d'être des néophytes puisque plusieurs d'entre eux sont brevetés moniteurs de voile et qu'ils ont déjà participé aux éditions antérieures du Stroombank. L'année prochaine, les Masters risquent d'être redoutables si les Chefs KAYAERTS et SNOECK viennent grossir leurs rangs. Pour ces deux passionnés de la voile, c'était le dernier Stroom-





Le Capitaine de Frégate (CPF) VERHULST, Commandant du Commandement Instruction de la Force Navale (COMINAV), remercie le 1er Maître Chef (1MC) SNOECK, responsable du Centre de Voile de la Force Navale.





Les nouvelles venues de cette année: les Damars



L'équipe gagnante: COMLOGNAV (Commandement Logistique de la Force Navale)



Le Maître Principal (1MP) KAYAERTS vainqueur de l'épreuve de voile sur caravelle avec ses coéquipiers de BELNAV.



L'équipe des Masters sur sa baleinière.

bank avant le départ à la retraite. Le 1MP KAYAERTS fit ses adieux par la grande porte puisqu'il remporta avec BELNAV l'épreuve de voile sur caravelle.

Quant au 1MC SNOECK, responsable du Centre de Voile de la Force Navale et organisateur du Stroombank, il reçut l'hommage élogieux du Commandant, le capitaine de Vaisseau VERHULST pour le dynamisme qu'il insuffla à son Centre.

La compétition Stroombank tire son nom d'un des grands bancs de sable de notre côte. Chaque année, cette compétition permet aux participants de renouer avec la navigation. Les «joutes» nautiques comportent 5 épreuves réparties sur 5 journées. La journée de lundi est consacrée à l'épreuve d'aviron. Un barreur donne la cadence à 5 rameurs disposés en quiconce sur une baleinière. Les journées de mardi, mercredi et jeudi sont consacrées à l'épreuve reine du nautisme: la voile. D'abord sur 420 et sur caravelle, ensuite sur baleinière. Et enfin, vendredi, c'est la dernière épreuve: celle de la natation sous la forme d'une course relais en piscine.

Les organisateurs méritent assurément un grand coup de chapeau car ils ont assuré une décentralisation à chacune des épreuves. Celles-ci se déroulaient tantôt au Centre de Voile de la Force Navale à Zeebrugge pour les épreuves d'aviron, tantôt au Spuikom d' Oostende pour le 420 et la caravelle, tantôt à l'arrière du port de Zeebrugge avec les baleinière et enfin de bon matin à la piscine de Blan-

kenberge pour la natation. A l'origine, toutes ces épreuves se déroulaient en mer mais l'infrastructure actuelle ne le permet plus.

Si le soleil fit quelque peu défaut et si le vent souffla paresseusement, la bonne humeur et le fair-play ne manquèrent pas au rendez-vous, à l'image de ce «déjeuner sur l'herbe» improvisé par quelques miliciens de BELNAV. Mais à l'issue de cette semaine de compétition, une question subsistait: qui aurait l'honneur de détrôner COMLOGNAV?



PALMARES DE LA COMPETITION STROOMBANK '92 RESULTATS PARTIELS

Lundi: aviron

1. COMLOGNAV
2. NAVCOMST
3. COMINAV
4. BELNAV
5. MASTERS
6. COMFLOT 22
7. NAVCOMZEB
8. DAMARS

Mardi: voile-caravelle

1. BELNAV
2. MASTERS
3. NAVCOMOST
4. COMLOGNAV
5. NAVCOMZEB
6. COMINAV
7. COMFLOT 22
8. DAMARS

Mardi: voile-420

1. MASTERS
2. DAMARS
3. NAVCOMZEB
4. COMLOGNAV
5. COMFLOT 22
6. COMINAV
7. BELNAV
8. NAVCOMOST

Mercredi et jeudi: voile-baleinière

1. COMLOGNAV
2. MASTERS
3. NAVCOMOST
4. COMINAV
5. BELNAV
6. DAMARS
7. COMFLOT 22
8. NAVCOMZEB

Vendredi: natation

1. NAVCOMOST
2. COMINAV
3. COMFLOT 22
4. BELNAV
5. COMLOGNAV
6. NAVCOMZEB
7. DAMARS
8. MASTERS

PALMARES DE LA COMPETITION STROOMBANK '92

Resultat Général

1. COMLOGNAV
2. NAVCOMOST
3. MASTERS
4. BELNAV
5. COMINAV
6. COMFLOT 22
7. NAVCOMZEB
8. DAMARS



NIEUW!!!
ZM pop Troll (12 cm)
Prijs: 250,- fr
Portkosten: 35,- fr

NOUVEAU!!!
Poupée FN «Troll» (12 cm)
Prix: 250,- FB
Frais d'envoi: 35,- FB

ALGERINES ASSOCIATION

(Recognised by the Royal Navy)

Het embleem van de «Algerines Association»

Het motief van de gekruisde pistolen en zwaard is genomen van de badge (of insigne) van het schip (**HMS ALGERINE**), het achtste schip dat deze naam droeg in de **Royal Navy** en het «typeschip» van de klasse van de **Fleet Minesweepers** (vlootmijnenvegers).

Het zijn deze schepen die we herdenken in de vereniging.

HMS «ALGERINE» had slechts een kort bestaan in de 2de wereldoorlog. Het werd voleindigd in maart 1942 op de werf van «Harland & Wolff» te Belfast. Op 15 november van hetzelfde jaar werd het gezonken door de Italiaanse onderzeeër «Ascianghi» tijdens een patrouillevaart ter hoogte van Bougie in Noord-Afrika. Er waren slechts elf overlevenden.

De keuze van de gekruisde pistolen met zwaard voor de «**Algerine**» was het meest geschikte embleem voor die schepen en werd ontworpen door het college van de Heraldiek, die de ontwerpen maakt voor alle scheepsbadges.

De naam **ALGERINE**, die ook de naam was van de inboorlingen van **Algerië** (en Algiers), was ook de benaming gegeven aan de schepen en bemanningen uit de 17e en 18e eeuw die berucht waren als de «barbary pirates» (of barbaarse zeerovers).

Met hun schepen vielen ze de koopvaardijsschepen aan en namen de bemanningen gevangen.

Dikwijls leverden de schepen van de **Royal Navy** slag met deze zeerovers. Een van deze zeeslagen is wel beroemd. Op 8 december 1669 leverde de «**MARY ROSE**», onder bevel van Kapitein John Kingstorp en uitgerust met 40 kanonnen, slag tegen zeven algerines. Hiervoor ontving het schip de «**Battle Honour**» onderscheiding». In 1944 werd de naam «**Mary Rose**» gegeven aan een algerine. Het afgebeelde zwaard is het typisch Algeriaans gebogen zwaard met gekromd handvat en de pistolen zijn dezen die gebruikt werden toentertijde door de zeerovers.

L'emblème de l'association

Le motif des pistolets croisés et du sabre est repris de l'emblème du navire «**HMS ALGERINE**», le huitième navire qui porta ce nom à la **Royal Navy**, et du nom «type» de la classe des dragueurs d'escadre. Ce sont ces navires que nous commémorons dans notre Association.

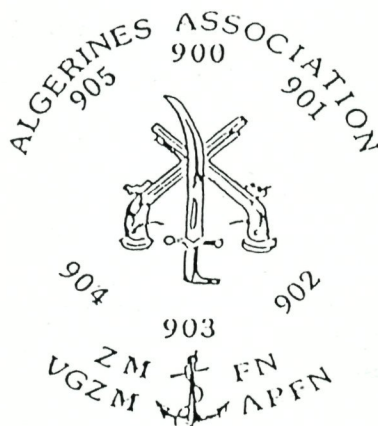
Le **HMS «ALGERINE»** n'a eu qu'une courte existence au cours de la 2ème guerre mondiale. N'ayant été terminé qu'en mars 1942 aux chantiers navals de «Harland & Wolff» à Belfast, il fut coulé par le sous-marin italien «**Ascianghi**» le 15 novembre de cette même année, au cours d'une patrouille en Afrique du Nord, au large de Bougie. Il n'y eut que onze survivants.

Le choix des 2 pistolets et du sabre courbé pour l'«algerine» par le Collège de l'Héraldique, qui dessine tous les emblèmes des navires de la **Royal Navy**, a été un choix logique **ALGERINE**, outre que c'est le nom donné aux citoyens de l'**Algérie** et de la ville d'Alger, est également le nom donné aux navires et à leurs équipages qui au 17ième et 18ième siècles étaient de redoutables pirates de la côte de Barbarie.

Ils attaquaient les navires marchands et jetaient leurs équi-

pages en prison. Les navires de la **Royal Navy** les combattait souvent et les annales de la marine mentionnent entre autre le combat que livra le 8 décembre 1669 le **MHS «MARY ROSE»**, sous les ordres du Capitaine John Kingstorp, vaisseau de 40 canons, à 7 navires pirates. Pour cette brillante victoire, le **HMS «Mary-Rose»** reçut un «**Battle Honour**». Le nom de «**Mary Rose**» fut également attribué à une algerine en 1944.

Le sabre courbé est du type cimeterre, utilisé par les combattants de l'Afrique du Nord et les pistolets sont également du type utilisé par les pirates barbaresques de cette époque.



Association badges and tie

The motif of crossed sword and pistols is taken from the badge of the ship **HMS ALGERINE**, the eighth of her name in the **Royal Navy**, and the name-ship of the Class of Fleet Minesweepers, which ships we commemorate through the Association.

ALGERINE had a very short life in World War Two, being completed in March 1942 at «Harland and Wolff's» yard at Belfast, and sunk by the Italian submarine **Ascianghi** on 15 November, of the same year whilst on patrol off Bougie, North Africa. There were only eleven survivors.

The choice of crossed sword and pistols for **ALGERINE** by the College of Heralds, who design all ship's badges, was most apt. Algerinos, besides being the name for the navies of Algeria/Algiers, was also the name applied to the ships and the men of the period in the 17th and 18th centuries who were also known as the Barbary Pirates. Their ships attacked the merchant vessels and often took their crews prisoner. The ships of the **Royal Navy** often engaged them and there is recorded one fight which occurred on 8 December 1669 when Captain John Kingstorp in the 40-gun vessel **MARY ROSE** (herself and **Algerine** in 1944) successfully boat off seven Algerines, for which **MARY ROSE** awarded a **Battle Honour**. The sword depicted is a typical Algerian sword with a curved handle, and the pistols are those of the pirates of the time.

Subscription Rate:
Full/Associate £ 6.00
Overseas £ 8.00
Family £ 2.00

Cheques Payable to
ALGERINES ASSOCIATION

To. Mick Arnold, 35, Larks Rise, Ferndown, Dorset, BH22 9QU.

RENEWAL OF MEMBERSHIP 1992.

Herewith my renewal of subscription for 1992

in respect of FULL / ASSOCIATE / OVERSEAS / FAMILY membership. (Delete as necessary)

NAME

ADRESSE

..... Post Code.

Telephone Number

If permission to publish - Tel. No please indicate YES/NO.



GOEKINT
G R A P H I C S

Tijdschriften
Boekwerk
Jaarverslagen
Reclame- en
Handelsdrukwerk

Industriepark
8400 Oostende
Tel. (059) 50 89 60
Fax (059) 50 89 63

10de Internationaal Havenkongres Antwerpen, 15-19 juni 1992

ir. G. THUES
voorzitter Wetenschappelijk Komitee

Het Kongres behandelde de 6 thema's milieuzorg, derde wereld, renovatie, nieuwe berekeningsmethodes, innovatie en onderhoud in hun verband met planning en bouw van havens. Experts in deze respectievelijke materies komende uit alle hoeken van de wereld ontmoetten elkaar tijdens de tiende uitgave van het havenkongres van de Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging.

Milieu

De verzoening van grote infrastructuurwerken met de zorg voor het milieu loopt veelal in een gespannen atmosfeer. Nieuwsoortige randvoorwaarden en parameters verschijnen op de tafel van de planners. De stapel van wettelijke voorschriften terzake wordt bijna dagelijks aandedikt. Een nieuwe beroepstak van milieu-specialisten en -consultants doet zijn intrede. Van hen wordt verwacht de nodige bruggen te slaan tussen biologen, plantkundigen, scheikundigen, ingenieurs en een prille overheidsadministratie, vol goede wil, maar met dikwijls bitter weinig ervaring op het terrein.

Derde wereld

De derde wereld mag niet achter blijven bij de verdere algemene ontwikkeling van de welstand. De voornaamste poorten van goederenstromen in de wereldeconomie zijn de havens. Zij vormen een essentiële schakel in de internationale transportketen. De overdracht naar de derde wereld toe van know how qua havenbouw dient daarom uitermate goed verzorgd. Op het kongres brengt een panel van havenspecialisten uit de derde wereldhavens, bijgestaan door internationaal erkende experts op dit terrein, die aspecten aan de orde die door de derde wereld zelf als essentieel ondervonden worden. De korte inhoud van de mededelingen en gedachtenwisselingen wordt na het kongres gepubliceerd en aan de deelnemers toegezonden.

Renovatie

Ruimte voor de uitbouw van de havens wordt zeer kostbaar en duur. Moderniseren en renovatie in situ van

bestaande maar verouderde infrastructuur is meer en meer aangewezen. Nieuwe technieken geven hiervoor tot nu toe ongekende perspectieven. De kongressisten bezoeken enkele werven in de Antwerpse haven waar deze principes worden toegepast.

Berekeningsmethodes

Nieuwe bouwmethodes en bouwmaterialen, gekoppeld aan steeds krachtiger simulatieprogramma's en computer laten toe dat de wetenschappelijke basis voor ontwerpen en narekenen zich snel blijft ontwikkelen, ook in op het eerste gezicht traditionele constructies. Laboratoria, consulting bureau's en de bouwindustrie gaan hand in hand om de klassieke «veiligheidscoëfficiënt» of «onwetendheidscoëfficiënt» uit de te hanteren formules terug te dringen dankzij een meer indringende kennis.

Innovatie

Het aanwenden van nieuwe concepten, werkmethodes, aannemersmaterieel, constructiematerialen is niet alleen baanbrekend maar ook in zekere zin extra risico-inhoudend werk, ook op het vlak van kosten. Het is bijzonder leerrijk als de auteurs van dergelijke ondernemingen de wil tonen om hierover verslag uit te brengen.

Onderhoud

Dikwijls wordt het opzetten van een degelijke onderhoudsorganisatie de meest dringende en meest renderende operatie genoemd die de havens wereldwijd nodig hebben, zowel qua toerusting als qua infrastructuur. Onderhoud is nog niet zo lang erkend als een belangrijke, autonome discipline in de toegepaste wetenschappen. Het optimaliseren van het management van de technische havenuitrusting die als maar meer kapitaalsintensiever wordt, vereist een gespecialiseerde mankracht en een specifieke organisatie.

Experts in deze zes domeinen hebben papers ingezonden en komen deze verder commentariëren tijdens het kongres: wij zijn hen daarvoor uitermate dankbaar en zijn fier hen in Antwerpen te mogen ontvangen.



Van de Admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische Zeemacht

Henri ROGIE



Tot nu toe was de geschiedenis van onze militaire marine slechts fragmentarisch te boek gesteld. Eindelijk verschijnt een werk dat een volledig relaas brengt van de Belgische marinegeschiedenis sinds haar ontstaan tot op heden. Getiteld «Van de Admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische Zeemacht», bestrijkt dit uniek boekwerk zo'n twintig eeuwen in woord en beeld en doet tal van markante feiten kleurrijk herleven.

Het is het collectief werk van schrijvers en gewezen zee-lui gegroepeerd in het «Comité voor de Studie van de Marinegeschiedenis». Zij stelden zich als taak de fragmentarische gegevens over de geschiedenis van 's lands be-roemde figuren uit de maritieme wereld in één boekwerk te verzamelen tot een homogeen geheel. Het boek werd dan ook ingedeeld in hoofdstukken, waarvan ieder auteur er één voor zijn rekening nam.

Stippen we aan dat het boek niet gewijd is aan de beschrijving van zeegevechten, waaraan onze kapiteins en hun schepen hebben deelgenomen. Ook aan het relaas van hun handelsexpedities, zoals die van de Oostendse Compagnie, werd er weinig aandacht besteed want deze feiten behoren niet tot de geschiedenis van de militaire marine. Enkel het wedervaren van onze militaire vloten door de eeuwen heen wordt er verhaald, zowel de roemrijke tijdperken als de jaren van verval.

Noteren we ook dat het geografische kader van deze marinegeschiedenis de territoriums omvat die aan de oorsprong liggen van het huidige België. Bijgevolg hebben streeknamen zoals Vlaanderen en Boergondië niet hun huidige betekenis, maar wél die van het tijdperk dat besproken wordt. Daarentegen zijn de zeelieden in het werk geciteerd wel degelijk mensen van bij ons, zelfs zo hun geboortestad later in handen van vreemde mogendheden viel. de auteurs van het boek kwamen ook overeen de vreemde delingen die in onze contreien een leidende functie toebedeeld kregen, niet als Belgische zeelui te beschouwen. Hetzelfde geldt voor diegenen onder de onzen, die zich ten dienste stelden van een vreemde vorst.

Meer in detail bekeken start het boekwerk met de heroïsche avonturen van de Menapiër Carausius die, nadat hij de Romeinse vloten had verslagen, tot keizer van Britannia werd uitgeroepen. Daarna komt het epos van de kruisvaarten die in 1091 zijn oorsprong in de haven van Brugge vond. Volgt dan de geschiedenis van de marine der Graven van Vlaanderen tijdens de Honderdjarige Oorlog, en de Boergondische periode met de stichting van de eerste Admiraliteit van Vlaanderen.

Dan is er de expeditie van Tunis tegen de Noordafrikaanse piraten, ingericht door Keizer Karel, gevolgd door de stichting van de Spaans-Vlaamse Admiraliteit en de geschiedenis van het Koninklijk Eskader van Vlaanderen. Het epos van de Zeegeuzen, die zou leiden tot het ontstaan van het huidige Nederland, wordt nadien breedvoerig toegelicht, alsook de exploten van de Oostendse en Nieuwpoortse kapers die jarenlang onze kusten afschuimden.



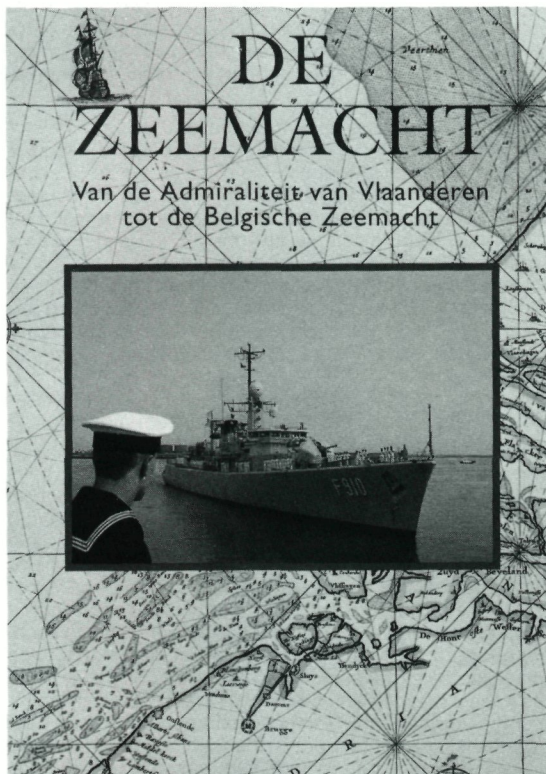
Kwam dan de deemstering met de korte geschiedenis van de Koninklijke Belgische Marine die een rol speelde in onze koloniale expansie, en de ijdele pogingen tot het heroprichten van een militaire marine tussen 1914 en 1940 met het Korps van Torpilleurs en Matrozen, en het Marinekorps. Tenslotte de heropstanding met de bijdrage van de Belgische vissersvloot tot de evacuatie van Duinkerke in 1940, het stille epos van onze koopvaardij tijdens W.O. II, en de geschiedenis van de Belgische Sectie van de Royal Navy die zou leiden tot het ontstaan van onze huidige Zeemacht.

Met vrij beperkte middelen is deze Zeemacht van 1945 in het leven geroepen, maar heel spoedig tot een volwaardige marine uitgegroeid. Gespecialiseerd zowel in onderzeebootbestrijding als in de mijnenoorlog en beschikkend over de meest gesofistikeerde schepen hiertoe, heeft zij onlangs in het Golfgebied haar doeltreffendheid op spectaculaire wijze bewezen.



Dit alles en nog meer is in vlotte stijl verbeeld in «Van de Admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische Zeemacht», een meeslepende geschiedenis die ook aandacht schenkt aan de vaardigheid en de moed van mensen van bij ons, die geloofden in het avontuur van de zee. Beslist een werk dat de geschiedenislijfhebbers zal interesseren alsook al wie gewonnen is voor de fascinatie van de zee.

Het boek verschijnt bij Uitgeverij LANNOO te B-8700-TIELT (tel. 051/42 42 72). Men kan het via NEPTUNUS (Postbus 17, 8400 Oostende, of door storting op rekening 473-6090311-30 bestellen tegen de prijs van 1.980 BEF. De luxe-uitgave, gebonden in vollinnen band met stofwikel, telt 272 bladzijden in het formaat 290 x 250 mm.



L'épopée de ce livre remonte à 12 ans, en 1980, lorsque le Service Historique des Forces Armées demanda à l'Amiral Schlim, alors chef d'Etat-Major de la Force Navale, de faire en sorte que l'histoire de la Force Navale soit écrite avant que ceux qui en avaient vécu la création, et qui de plus avaient été des acteurs en première ligne de la Seconde Guerre Mondiale, ne nous aient quittés. Le chef d'Etat-Major conseilla au Service Historique de s'adresser à des officiers pensionnés. Car en effet, qui pourrait mieux qu'eux faire l'immense travail de recherche nécessaire à faire revivre des événements, par ailleurs encore frais à leur mémoire.

Ainsi fut constitué un Comité d'Histoire, présidé au départ par feu l'Amiral Louis Petitjean, et ensuite par feu l'Amiral Eddy Poskin. Le comité fut bien heureusement élargi à des personnalités hors du monde Force Navale, qui apportèrent l'appui de leurs compétences particulières en matière d'histoire de la marine marchande, d'histoire maritime, voire d'histoire nationale tout court. Car le Service Historique avait entretemps conçu l'idée que soit écrite non seulement l'histoire de la Force Navale durant la Seconde Guerre Mondiale, mais toute l'histoire de la Marine Militaire de notre pays. Il espérait bien être en mesure de financer ce projet. Il fallut hélas déchanter. La guerre froide était loin de sa fin, mais déjà la Belgique se mettait à cueillir les dividendes de la paix et à réduire les dépenses du Ministère de la Défense.

Le Comité d'Histoire ne fut nullement découragé par ce sérieux contretemps. Il persévéra dans son oeuvre de bénédictin. Pas à pas, par delà les difficultés, et les obstacles souvent de taille, il parvint ainsi à remonter le cours de l'histoire, à retrouver la piste, souvent perdue de nos Marines et de nos marins d'autrefois. Ainsi fut écrite l'histoire de la Marine Militaire de la Belgique, quel que furent les noms que portèrent nos régions et nos provinces, et quels que furent nos souverains.

D'abord tout près de nous la formation de la Force Navale d'aujourd'hui au cours de la Seconde Guerre Mondiale, par les soins de notre allié de toujours: la Marine Royale Britannique. La «Section Belge» de la Royal Navy, ses corvettes, ses dragueurs de mines, ou ses marins individuels qu'ils soient à bord de croiseurs, de sous-marins, de destroyers, de frégates, ou de vedettes lance-torpilles, combattirent sur tous les océans pour la protection des convois et notre libération. Mais ils se distinguèrent surtout dans la bataille de l'Atlantique Nord dans la Manche et à la libération de l'Escaut. Raison pour laquelle ces noms figurent sur l'étendard de la Force Navale.

Plus loin la Première Guerre Mondiale et les opérations en Mer du Nord, et ce que beaucoup ignorent-celles sur les lacs d'Afrique Centrale.

Puis l'indépendance de la Belgique et la création par Léopold I de la «Marine Royale», nom historique s'il en est-

que la Force Navale espère toujours reprendre un jour. Notre premier Roi avait conçu sa Marine comme un instrument politique et diplomatique, qui devait entre autres favoriser nos relations commerciales de par le monde, mais surtout en Afrique et en Amérique Centrale. Ce lien naturel et évident entre le commerce extérieur et la Marine Militaire est aujourd'hui, dans notre pays, complètement perdu de vue.

- En ce qui concerne la période d'avant 1830, nos historiens découvrirent nos marins et nos navires à l'époque des Habsbourgs, la tentative de réouverture de l'Escaut par Joseph II, et la guerre de course que nos marins menèrent durant 107 années à partir de Dunkerque et d'Ostende, pour le compte des rois d'Espagne, nos souverains d'alors.

Plus avant la Marine de Charles-Quint et celle des Ducs de Bourgogne, ces rois non-couronnés des Pays-Bas Bourguignons, nation dont la Belgique et les Belges d'aujourd'hui ont encore toutes les caractéristiques, voire le tempérament.

Pour en arriver enfin, sous les Comtes de Flandre, à la naissance d'une organisation militaire de leurs marins et de leurs navires, avec sa hiérarchie et ses règlements.

Tous ces événements montrent avec évidence qu'un pays comme le nôtre, qui borde la mer, ne peut se passer de Marine, ni de marine militaire, ni de marine marchande, bien qu'elle navigue aujourd'hui malheureusement sous pavillon étranger, ce qui ne plaide pas en faveur de notre clairvoyance maritime. C'est justement la mission de la marine militaire d'offrir à la marine marchande, là où il le faut, de par le monde, une présence et une protection contre les menaces éventuelles sous-marines, aériennes, de mines, ou de surface. La Marine militaire doit aussi, comme l'avait si justement vu Léopold I favoriser notre commerce outremer. Enfin il est clair aujourd'hui que de nouvelles missions l'attendent d'une façon chaque jour plus pressante. Il s'agit en effet de faire appliquer sur mer les décisions d'un Conseil de Sécurité qui de jour en jour prend plus en mains le maintien de la paix dans les régions troublées, qu'il s'agisse d'embargo, de blocus maritime ou d'escorte des forces de maintien de la paix au cours de leurs traversées maritimes.

Ce livre est donc l'histoire de l'ascension, puis souvent de la décroissance, voire de la fin de nos marines militaires successives. Cette histoire nous apprend qu'à chaque fois

que la Marine militaire fut négligée ou supprimée, il fallut la reconstruire avec beaucoup de difficultés et à grands frais. Car il ne suffit pas de décider qu'elle doit exister pour la voir naviguer. Il faut des marins expérimentés, familiers des dangers de la mer, bien au courant des techniques de la construction navale et des armes navales de leur époque, et de plus en ces temps-ci parfaitement au courant des techniques et des tactiques de nos alliés, et parlant de surcroît leur langue. C'est pourquoi j'ose prétendre, au vu de cet aperçu historique, que ceux qui dans ce pays s'efforcent de faire supprimer la Force Navale ou l'une de ses composantes, commettent non seulement une erreur historique, mais même un péché contre l'histoire. Il ne faudra pas attendre une demi-génération pour que l'on s'aperçoive de la nécessité d'avoir une marine complète. Sa reconstruction, opération bien plus complexe que sa simple réinstauration, demandera des années d'efforts et coûtera bien plus que le maintien en service des composantes essentielles de la Force Navale d'aujourd'hui.

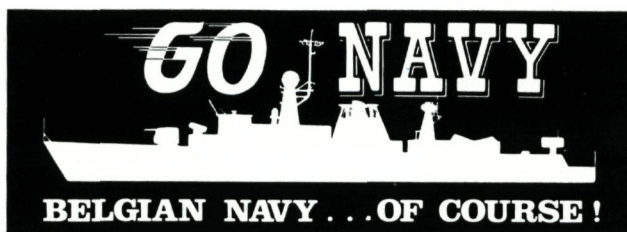
Je ne suis terminer cette présentation sans enfin avoir le plaisir de nommer publiquement les sponsors qui ont rendu possible l'édition de ce livre. Au contraire d'autres citoyens et décideurs de notre pays, ils ont parfaitement perçu l'importance d'une Marine Militaire complète, et de son histoire. Ils ont donc mis à disposition du Comité d'Histoire des moyens financiers suffisants que pour nous permettre d'en confier l'édition à l'un des éditeurs les plus qualifiés et les plus prestigieux de notre continent, je veux nommer l'Editeur Lannoo. Mes remerciements vont donc tout particulièrement, dans l'ordre chronologique de leur contribution à la Banque Nationale de Belgique, la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite, la MBZ - Maatschappij voor de Brugse Zeevaart Inrichtingen, de Noordnatie, l'Union Belge des Armateurs, et les Chantiers Navals Mercantile-Beliard.

Enfin cette journée est une apothéose pour les auteurs: Messieurs Henri Anrys, de Decker de Brandeken, le colonel Honoraire Paul Eygenraam, Paul Vandenstein, le Capitaine de Vaisseau Paul Van Schoonbeek, - Dieu merci presque tous ici présents. Soutenus et aidés par l'enthousiasme sans limites et la passion pour l'histoire maritime du Capitaine de Vaisseau Jean Claude Liénart, âme et moteur de tout le projet, ils peuvent enfin vous présenter aujourd'hui le fruit de leur labeur: un monument dédié à notre MARINE MILITAIRE et ses marins à travers les siècles.



ZELFKLEVER

25 F
Portkosten 15 F



AUTO-COLLANT

25 F
Frais de port 15 F

... Zij konden aan flarden worden gereten door een torpedo of een mijntonploffing, doorzeefd door kogels of schrapnels uit een Duitse bommenwerper, geroosterd in de laaiende baaierd van een brandende tanker, gewoon verdrinken en verzinken in de ijzelijke diepten van de Poolzee,

bevriezen of verhongeren op een open reddingsboot in de barre Atlantische winterstormen, of vergaan van dorst op een reddingsvlot onder de ongenadige tropenzon met haaien als enig alternatief... maar toch bleven ze varen en vechten voor de vrijheid van onze wereld.

Roger MACHIELSEN

DE BELGISCHE KOOPVAARDIJ IN DE TWEDE WERELDOORLOG

J.B. Dreesen

ISBN 90-74023-01-0
D/1991/6275

een uitgave van de Koninklijke Verbroedering der Belgische Zeelieden te koopvaardij van de beide Wereldoorlogen.

Tijdens de tweede Wereldoorlog beleefde onze Belgische koopvaardijvloot tragische jaren. Niet minder dan 64 procent (71 schepen) van haar vloot werden door de vijand tot zinken gebracht. Hierbij verloren 855 zeelui het leven en werden er 124 gewond (een derde van het effectief). De verliezen aan mensenlevens lagen stukken hoger dan deze van de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië. Gedurende 5 jaar hadden deze mensen de oorlog uitgevochten op het scherp van de snee maar in de voorbije 50 jaar kijkt men vruchteloos uit naar een plechtigheid waarop deze mannen herdacht werden.

Er verscheen zelfs geen boek dat hen in herinnering bracht. Men maakt er zich van af met te zeggen dat dit typisch is voor ons land, dat niet zeebewust is, waar men weinig of geen maritieme traditie heeft en waar zeelui zelden worden meegesteld. Het heeft echter niets met de zee te maken. Zelfs bij de primitiefste volkeren blijft men de gedachten aan de dapperen bewaren en huldigen.

Roger MACHIELSEN, auteur tegen wil en dank, heeft na 50 jaren deze gap op een magistrale wijze gedicht. Hij besteedde 20 jaar opzoekingswerk en 3 jaar schrijfwerk om het allemaal op papier te krijgen.

In een kanjer van 500 bladzijden brengt hij ons eindelijk een beeld van het verschrikkelijk epos dat onze koopvaardijmensen hebben meegemaakt. Dat dit werd bijeengebracht en geschreven door iemand die het allemaal zelf gedurende 5 lange jaren meemaakte is een toegevoegde waarde van het hoogste niveau.

In een kort eerste deel schetst Roger Machielsens een beeld van onze politiciërs en hun gebrek aan belangstelling voor de zaken van de zee en vertelt over het leven en de mentaliteit van onze landgenoten in het oorlogse Londen. Het tweede deel brengt onze koopvaardijmensen en het konvooivaren aan het bod. Hij schetst ons een hallucinant beeld van een machinekamer aan boord van een schip in oorlogstijd, vertelt over het Belgische Zeemanstehuis in Liverpool en de diverse soorten schepen van onze koopvaardijvloot in de oorlog.

Deel drie verhaalt, schip na schip, de omstandigheden waarin 51 schepen van onze vloot verloren gingen. Hoe sommige anderen zwaar beschadigd werden maar drijvende bleven. Aan welke maritieme operaties een deel van onze koopvaardijmensen en mailboten deelnamen.

Het laatste deel van het boek herbergt een schat aan gegevens allerhande gaande van bemanningslijsten tot de meest diverse aspecten van de vaart in wereldoorlog II. Het is uiteraard geen roman die men leest om zich te ontspannen maar de levensechte geschiedenis van onze zeelui gedurende 5 jaar oorlog.

Dit boek werd geschreven opdat er een spoor zou blijven van wat deze stille helden voor een vrije wereld deden en is daarbij een referentiewerk voor allen die interesse hebben voor de maritieme gedachte in ons land.

Wij zijn Roger Machielsens dankbaar omdat hij daar 23 jaar van zijn leven voor over had.

Het boek kost 1.100 fr en is te verkrijgen bij de Verbroedering Italialei 72, 2000 Antwerpen. Postrekening 000-0401598-18.

Het werd uit het Nederlands in het Frans vertaald door H. MATIVA onder de titel «LA MARINE MARCHANDE BELGE DANS LA 2ième GUERRE MONDIALE».

INFO RESERVE

OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE
RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

«MAQUIS 1»: une réussite pour un coup d'essai!

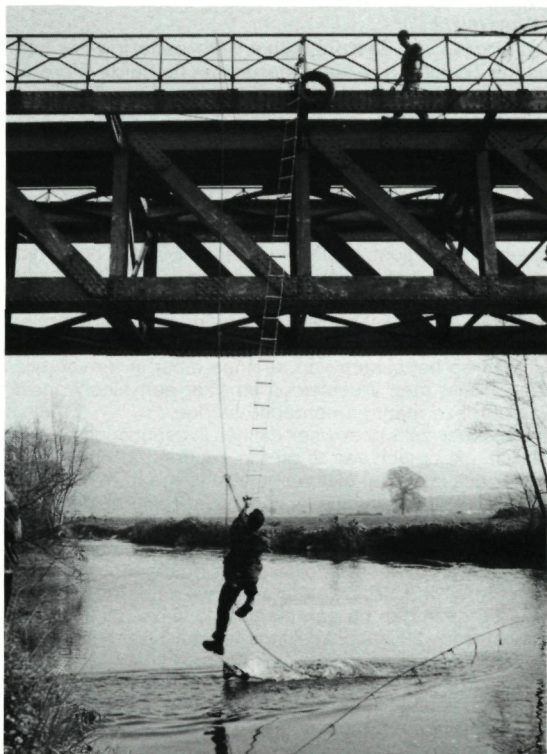
Saint Bernard du Spuikom

Tel fut assurément l'appréciation que portèrent la cinquantaine de sous-officiers de réserve qui participèrent le 11 avril dernier, au premier exercice D.M.T. organisé par le Groupement des Sous-officiers de Réserve de la Force Navale - en abrégé G.S.O.R.-F.N.-, qui se déroula dans la belle et paisible vallée de la Lesse.

Cette initiative, placée sous la présidence du 1MC (R) Vandenberghe et conçue e.a. par le 2MR (R) - F.N. Dhaeyer (N 3) et le MR (R) Meire, obtint d'emblée l'appui officiel d'entités militaires telles que l'E.M. de la Province et la Cellule Médicale de Namur, la Brigade Para de Marchelles-Dames, l'Ecole du Génie de Jambes, d'une Compagnie NBC, etc., qui au départ de l'Ecole des Sous-officiers n° 1 de Dinant, mirent à la disposition des organisateurs pas moins de 70 lits, 200 repas, 7 véhicules... ainsi qu'une vingtaine de sous-officiers d'active pour le suivi et l'assistance sur le terrain.

Baptisé 'MAQUIS' en souvenir de l'Armée Secrète et de ses hauts faits de résistance dans la région durant l'été de 1944, cet exercice de type Point to Point se développa en suivant un parcours vallonné de 20 km., ponctué d'une douzaine d'étapes-tests au cours desquelles les participants, toutes armes confondues, se mesurèrent dans des épreuves de mémorisation d'itinéraire, de franchissements de rivières selon différentes techniques de premiers soins, d'armement, de détection et de minage de ponts, d'alertes N.B.C., d'identifications diverses, de boating et autres courses d'orientation.

Parmi les 15 équipes inscrites - constituées de réservistes venus des sections de Bruges, Anvers, Gand, Bruxelles, Namur, Liège, Mons, Charleroi, Luxembourg, TCC-



Un parcours de 20 km. ponctué d'étapes-tests...

RP/FAé, etc.-- on notait également la participation de 2 teams formés par des sous-officiers miliciens de la DIV - MAR, l'Infanterie de Marine d'Ostende. Ceux-ci se classèrent fort honorablement, respectivement à la 4^e et 6^e place à l'issue de cette compétition où nul ne ménagea sa peine pour réussir!

Cette épreuve, dont la préparation nécessita plus de 500 heures de travail selon les organisateurs, fut également suivie de près par plusieurs représentants de l'autorité militaire, tels que le Commandant de la Province de Namur, celui de l'Ecole des Sous-officiers de Dinant, etc. et quelques autres officiers, de la Force Navale entre autre. Leur

présence sur le terrain ce jour là, témoignait de l'intérêt porté par la hiérarchie pour cette intéressante initiative, qui permit en outre de «hisser haut» les couleurs de la Flotte dans cette région du pays quelque peu éloignée de la mer.

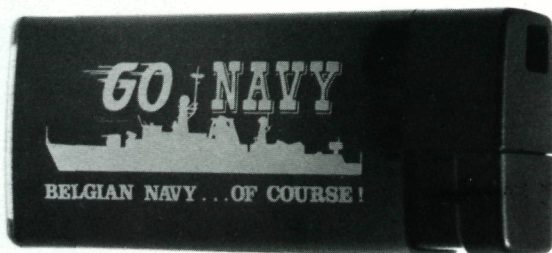
C'est au cours du souper de clôture que tous se jurèrent de répondre 'présent' à la prochaine invitation de ce type émanant du G.S.O.R.-F.N., tant était passionnante cette fructueuse journée.

N'était-ce point là pour les organisateurs, une juste récompense de leurs efforts... et une réelle motivation pour récidiver sous peu?

C'est ce que tous espèrent en tous cas...



... dans lesquelles se distinguèrent les hommes de la DIV-MAR!
(Ph.: Fr. Philips).



AANSTEKER BRIQUET

80,- FB

+ 35,- FB verzendingskosten

+ 35,- FB frais d'envoi

Once again, they all came to Brugge!?

Saint Bernard du Spuikom

Incontestablement, la formule désormais traditionnelle, proposée pour la Compétition Internationale de Tir - A.O.R.F.N. est parfaitement rodée; les responsables l'ayant peaufinée au fil des ans.

A preuve, le frans succès remporté par la 11^e édition qui s'est déroulée comme l'an dernier, dans le joli cadre champêtre de COMINAV, lieu de rendez-vous, et aux stands de tir de Steenbrugge.

Si le nombre de participants fut légèrement inférieur à celui enregistré en 1991, - on compta néanmoins une soixantaine de tireurs venus des Cercles d'O.R. de tous les coins du pays, du nord de la France, des Pays-Bas, de Grande-Bretagne et même une équipe de 'snippers' danois - les résultats comptabilisés aux stands et l'ambiance générale qui régna pendant le week-end du 25 et 26 avril, furent remarquables. Car tous les compétiteurs, qu'ils soient «Professionals Contest Shooters» ou autres, se retrouvèrent une fois de plus entre amis, non seulement pour se mesurer ensemble dans les diverses disciplines (SAFN, G.P., UZI), mais aussi pour disserter cordialement autour de pot de l'amitié.

Ou encore pour mettre fructueusement à profit le temps 'off-shooting' en s'exerçant aux activités annexes prévues au programme de ce week-end. Tels les tirs au Blindicide (Prag), lancement de grenades, initiation au matelotage ou en suivant les séances vidéo's consacrées aux hauts faits de notre Flotte engagée dans les opérations du Golfe en 1991; à une retrospective «T.N.A. KAMINA à Montréal»,

ou à l'histoire de la Royal Navy - Section Belge lors du débarquement de Dieppe du mois d'août 1942. Opération militaire dont on commémore cette année le 50^e anniversaire et aussi celui de la disparition au champs d'honneur, du fondateur de la Force Navale, le LTZ V. Billet.

Tandis que d'autres invités optaient eux, pour une visite de la ville, cette éternelle Venise du Nord!

Côté logistique 'alimentaire', notre estimé ami et collaborateur, le 1MR J.CI. de Saint Remy et son équipe veilla une fois de plus au grain avec brio; proposant aux convives de succulents repas, dont sa célèbre Rijsttafel et un somptueux dîner dominical. Hauts moments gastronomiques qui ponctuèrent délicieusement ces journées et que tous apprécièrent à juste titre!

Dimanche midi, au cours de l'apéritif, Jacques De Decker, Président National de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale, proclama les résultats officiels obtenus par les tireurs dont les talents furent récompensés par de nombreux trophées et prix que leur remirent des personnalités militaires de haut rangs, présente pour la circonstance.

Quant au succès de l'entreprise et à l'appréciation que porta l'ensemble des participants, nous en voulons pour preuve les nombreux 'cadeaux-souvenirs' que d'aucuns offrirent aux organisateurs et responsables de stands.

Autant de témoignages de reconnaissance, de fidélité et d'amitié...



«Trophées et ambiance remarquable étaient au rendez-vous de l'amitié» (Ph.: Fr. Phillips)

Passation de pouvoirs à la DIV - Mar (R).

Saint Bernard du Spuikom

Le 5 juin dernier a eu lieu à NAVCOMOST, la cérémonie officielle de remise de commandement de la DIV-MAR (R), la Division de Réserve d'Infanterie de Marine, en présence d'une importante délégation d'O.R. et de détachements DIV-MAR d'Active et de Réserve.

L'investiture du FKP (R) Ronny Vermeersch, qui succède ainsi au FKP (R) O. Duerinckx, s'est déroulée sous l'autorité du FKP De Ruyter, CEM de COMOPSNV.

La DIV-MAR (R), qui fut créée officiellement en 1985 pour répondre de manière spécifique à de nouvelles directives de la Force Navale en matière de D.M.T., n'a cessé de développer ses activités au fil des ans.

C'est ainsi que sous l'impulsion du FKP (R) O. Duerinckx, fondateur et premier Comd Div, de nombreux rappels de recyclage et camps d'entraînement furent organisés. A. Beverlo/Bourg-Léopold en 1986; à Vlissegem et Zeebrugge en 1987; à NAVCOMANT en 1988, année qui fut également celle d'un Almob dénommé HAGMARMAR auquel participèrent près de 150 hommes. En 1989 fut mis sur pied un raid «corsé» dans l'île de Beauté; une 'première' pour la Force Navale!

En 1990, cette entité de réserve s'exerça pendant 15 jours à la 7^e Brigade de Marche-en-Famenne; qui furent suivis d'un exercice de débarquement à Nieupoort en collaboration avec le SQUAD MCM (R).



de g. à dr.: le FKP(R) O. DEURINCKX, le FKP DE RUYTTER, CEM de COMOPSNV; et le nouveau COMD-DIV-MAR(R) le FKP(R) R. VERMEERSCH.



Ou delà du protocole, l'émotion et tant de témoignages de sympathie.

Un solide trekking dans le Languedoc-Roussillon, plus précisément dans les Causses du département de l'Hérault clotura le programme de l'année 1991.

Parmi les tâches accomplies, citons encore l'étude permanente des 'dossiers tactiques' des différentes bases de la F.N., la participation aux défilés du 21 juillet à Bruxelles et autres manœuvres militaires prestées de concert avec les Forces de l'Intérieur.

Un éloquent palmares, si l'on sait que 16 jours de rappel furent comptabilisés en 1985 pour atteindre le chiffre de 126 jours l'an dernier!

Aujourd'hui, la cheville ouvrière de ce vaste programme termine un fructueux mandat de 7 années; mais d'ores et déjà le FKP (R) Duerinckx est appelé à d'autres fonctions au sein de la division.

Né en 1938 à Meensel-Kiezegem, cet enseignant et régisseur artistique de profession entra en 1959 comme C.O.R. à l'Ecole d'Infanterie d'Arlon, avant de se porter volontaire pour une mission de près d'un an au 'Congo' (Zaïre). Il accéda au grade d'officier supérieur en 1978 et fut nommé Comd-div le 28 mai 1985.

Son successeur, le FKP (R) Ronny Vermeersch est né à Lichtervelde, le 4 août 1943.

Après avoir décroché son diplôme à la Vrije Middelbare School de Roeselaere (Scient. A) en 1962 et suivi des cours

de formation de pédagogie, il occupa différentes fonctions à Mol et Brugge, dans des Centres d'Observations spécialisés de l'Etat pour jeunes adolescents. Depuis 1974, il est fonctionnaire au Ministère de la Justice.

Sur le plan militaire, il effectua son service en 1964 comme COR/MP à l'Ecole d'Infanterie d'Arlon et fut nommé KVK (R) en 1985; non sans avoir suivi avec fruit, les cours d'officier supérieur à Arlon, dans la spécialité Infanterie Blindée/D.M.T. et à l'Institut Royal Supérieur de Défense de Bruxelles. Depuis 1985, il est attaché au Staff de la DIV-MAR (R) comme N 3.

Passionné de voile et des choses de la mer, ce fusilier-marin dans l'âme participa en outre, de façon active, à diverses missions à bord de bâtiments de notre flotte.

De plus, l'intérêt constant qu'il porte au statut d'O.R. et à l'Association des Officiers de Réserve de la F.N. l'amena à être élu Président de la section West-Vlaanderen de l'A.O.R.F.N. en 1991.

Nul doute que la Force Navale dispose là d'un serviteur acquis sans réserve à la défense des valeurs démocratiques du pays et que le FKP (R) Duerinckx et tous les hommes de la DIV-MAR (R) trouveront en lui, un digne et très efficace successeur.

«A vous le soin, commandant!...»

Les O.R. en congres à Gand

Saint Bernard du Spuikom

C'est dans le sobre cadre de la 'Provinciehuis' à Gand que se sont réunis le 13 juin dernier, une cinquantaine d'officiers de réserve, membres de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale, à l'occasion du 34^e congrès national de leur association.

Tandis que les épouses étaient conviées à découvrir les richesses culturelles et architecturales de cette ville portuaire, les congressistes au cours de la traditionnelle séance académique, prirent connaissance des comptes-rendus d'activités des administrateurs de l'A.O.R.F.N., de ceux des Présidents des sections locales et des rapports des Comd-Div's du SQUAD MCM, N.C.S.O. et DIV-MAR (R). En guise d'introduction aux travaux, le Président national, le 1LZ (R) J. De Decker brossa e.a. un tableau général du très complexe contexte socio-politique international avec lequel notre pays - et en particulier son cadre de réserve - devra désormais composer.

Le Vice-Amiral J. De Wilde qui, comme chaque année vint honorer ce congrès de sa présence pour marquer l'intérêt qu'il porte à ses officiers de réserve, profita de l'opportunité de cette réunion pour mettre en exergue les nombreux aspects des fonctions et moyens mis à la disposition de notre Force Navale pour accomplir sa mission sur le plan national et international, tant en temps de paix qu'en période de crise.

Et de rappeler que dans le cadre des moyens maritimes mis à la disposition du Gouvernement, notre Flotte est chargée e.a. de la lutte antimines (en collaboration souvent avec d'autres nations), de la supervision de notre flottille de pêche, de la recherche océanique et de la lutte contre la pollution marine, de l'assistance humanitaire et de sauveta-

ge en mer, de la formation des officiers de la Marine Marchande, du contrôle général des voies maritimes pour en garantir le libre accès, etc. Toutes missions accomplies dans un cadre national ou de concert avec des organismes tels que l'OTAN, le WEU ou autres.

Vaste programme aussi pour la réalisation duquel des budgets sont évidemment essentiels et dont l'attribution ne pourrait être mise en question pour des raisons vitales. Et de conclure cette analyse en démontrant la nécessité d'une telle Force.

En effet, dit-il, si de tous temps la Belgique fut une vocation « maritime », elle fut cependant toujours politiquement dirigée selon un point de vue « continental ».

D'autre part, notre pays n'ayant pas (plus) de richesses naturelles se voit obligé de recourir à l'import-export et se doit donc de préserver ses voies de navigation et ses droits maritimes.

De plus, dès 1946, la Force Navale et son infrastructure furent créées pour répondre à des besoins spécifiques. Et actuellement avec l'expérience des prestations de notre Flotte au cours de la guerre du Golfe par exemple et le professionnalisme de ses 4.000 hommes/techniciens, la Marine belge est apparue comme un moyen mis à la disposition de l'Etat qui est proportionnellement 'bon marché' mais très efficace pour garantir l'ordre et les libertés démocratiques. Il serait dès lors hasardeux de réduire - financièrement - ses moyens d'action.

De tels propos ont certes déjà été développés en d'autres circonstances, mais aujourd'hui, plus que jamais, l'acuité de cette problématique et son urgence ne sont plus à remettre en question.

Il faut agir avant l'heure de la marée haute!



NEPTUNUS INFO MARINE

Deelname aan Columbus Regatta

Op 24 maart 14.00 Hr. II is de A958. ZENOBE GRAMME, onder volle zeilen, afgevaren te Zeebrugge.

Deze Bermudische Ketch neemt deel aan de «GRANDE REGATE COLOMBO». Het vertrek werd voorafgegaan door een persconferentie in de Mess Officieren, waarbij de commandant Vaandrig ter zee VITTONÉ A., uiteenzetting deed van het doel en de reisroute.

De Zenobe Gramme wordt terugverwacht in Zeebrugge op 21 augustus '92 en zal op dat ogenblik een avontuur van 13.000 zeemijl afgelegd hebben.

Participation au Regatta Columbus

Le Zenobe Gramme/A958 est appareillé à Zeebrugge le 24 mars dernier à 14.00 Hrs, en plein voile.

Cette Ketch Burmude participera au «GRANDE REGATE COLUMBO». Le départ était précédé d'une conférence de presse dans le mess officiers de NCZEB.

Le commandant, Enseigne de Vaisseau VITTONÉ Alain a fait un exposé du but et de la route à suivre.

Le voilier est attendu à Zeebrugge le 21 août 92 et finira cette aventure avec 13.000 nautical miles.





Bevelsoverdracht CENFORNAV

Op 27 maart ll. vond de bevelsoverdracht plaats tussen de Korvetkapitein VANLEEUEWEN P. en de intredende Fre-gatkapitein Stafbrevethouder DECOCK G., dit als nieuwe Commandant van het Centrum voor Marinevorming. De plechtigheid werd vervolgd met de voorstelling van het Embleem aan de jonge rekruten, eedaflegging en uitrei-king der eervolle onderscheidingen.

Remise du commandement CENFORNAV

Une remise du commandement eut lieu le 27 mars der-nier. Le Capitaine de Corvette VANLEEUEWEN P. a remis le commandement au Capitaine de Frégate Breveté Ma-jor DECOCK G., le nouveau commandant du Centre d'In-struction Navale - St. Kruis. La cérémonie a été suivie par la présentation de l'Emblème aux jeunes recrues.





Uitreiking militaire eretekens bij NAVCOMZEB

Op 3 april jl. had tijdens een divisie door de kwartiercommandant, Fregatkapitein CUYPERS, een uitreiking plaats van militaire eretekens aan een aantal verdienstelijke militairen.

Remise des décorations

Le 3 avril dernier, lors d'une division par le commandant de corps, le Capitaine de Frégate CUYPERS, un grand nombre de militaires méritants ont été décorés.



Inhuldiging nieuwe gebouwen mijnenbestrijdingsschool

Op 3 april nam de mijnenbestrijdingsschool EGUERMIN officieel zijn nieuw gebouw in gebruik.

Dit 3 verdiepingen tellende, zeer modern complex, is aangebouwd aan de bestaande school en levert accommodatie voor de directie en de instructeurs. Voor het computer gestuurde «wargame» programma en voor de mijnenbestrijdingssimulator, welke nu in de Verenigde Staten wordt gebouwd en volgend jaar wordt geïnstalleerd. Deze simulator van 6 mijnenvegers en 3 mijnenjagers, uniek in de wereld, plus het volledig ingerichte gebouw wordt gerealiseerd met NAVO gelden. In het gebouw, dat nu volledig wordt aangepast, komen extra leslokalen.

Aan een gezelschap van Belgische en Nederlandse militaire autoriteiten gaf de Directeur van de school, Kapitein ter Zee

Timmerman een overzicht van de operationele mogelijkheden van deze toekomstige mijnenbestrijdingssimulator.

Hiermee zal een belangrijke kostenbesparing kunnen gerealiseerd worden, in deze tijd van budgettaire restricties.

Na een toespraak van de Directeur van de 5e Regionale Directie der Bouwwerken, Majoor Nayaert, werd het gebouw officieel ingehuldigd.

Vice Admiraal De Wilde, Stafchef van de Zeemacht, onthulde de naamplaat en noemde het gebouw, in aanwezigheid van zijn familie, naar de Korvetkapitein Jozef Verhoest.

Verhoest overleed in 1987 in actieve dienst en was, in functie van Hoofd Opleidingen van de school, de grote bezieler van dit unieke simulator project.



Nieuw !

**Witte badjas met logo «Belgian Navy» op geborduurd
in blauw (maten: small - medium - large - X-large)**

Prijs: 1.250,- Fr. + 60,- Fr. portkosten

46e Promotie Onderofficieren van de Zeemacht

Vrijdag 10 april '92, in het kwartier Lt. V. Billet, ging er een plechtigheid door, dit ter gelegenheid van de 46 promotie Onderofficieren van de Zeemacht.

De promotie kreeg de naam «Oppermeester Louis Van Acker» mee.

Deze Oppermeester overleed in '86. De levenskracht, wijsheid, rechtschapenheid en mensgevoeligheid maakt van deze keuronderofficier een lichtend voorbeeld.

De promotie bestaat uit twee pelotons leerlingen-onderofficieren.

46e Promotion Sous-Officiers de la Force Navale

Le vendredi 10 avril '92, une cérémonie a eut lieu dans le quartier Lt. V. Billet, à l'occasion de la 46e promotion sous-officiers de la Force Navale.

La Promotion à reçu le nom «Maitre Principal Louis Van Acker». Ce maitre Principal a décédé en '86.

Sa vitalité, connaissance, honnêteté et sensibilité humaine ou fait de ce sous-officier d'élite un exemple brillant. La promotion est coustituée de deux peletons d'élèves sous-officiers.



Hoog bezoek aan de ZM.

Op 27 en 28 april II. bracht de franse Vice-Amiral d'Escadre MERVEILLEUX DU VIGNAUX, commandant de la Région Atlantique (CECLANT) en van de Prefecture Maritime de Brest (PREMAR II), een bezoek aan de ZM-instellingen.

Op 27 april bracht hij een bezoek aan EGUERMIN en COMINAV.

Op 28 april was het de beurt aan de Marinebasis van Zeebrugge, met een bezoek aan de scheepslift en de M924 PRIMULA.

Visite V.I.P.

Le 27 et 28 avril dernier, le Vice-Amiral d'Escadre MERVEILLEUX de VIGNAUX, Commandant de la Région Atlantique (CECLANT) et de la Prefecture Maritime de Brest (PREMAR II) a visité nos installations Maritimes.

Le 27 avril il a visité EGUERMIN et COMINAV et le 28 avril la Base Navale de Zeebrugge avec une visite au syncrolift et au M924 PRIMULA.



Aankomst op de luchthaven van Middelkerke en ontvangst door de Stafchef van de Zeemacht, Vice-Admiraal J. DE WILDE.

Arrivée à l'aéroport de Middelkerke et réception par le Chef d'Etat-Major, le Vice-Amiral J. DE WILDE.



Bezoek aan boord van de M924-PRIMULA.

Visite à bord du M924-PRIMULA.

Eedaflegging in het centrum voor Marinevorming

Op vrijdag 26 juni 92 had er een plechtigheid plaats in het Centrum voor Marinevorming, waarbij het Embleem aan de recruten werd voorgesteld.

2MR ROMAN, 2MR JOUKES, 1MT CONKIE en 1MT MANGELINCKX legden de eed af.

De troepen stonden onder het commando van Fregatkapitein - SBH. G. DECOCK.

Prestation de serment

Vendredi le 26 juin 92 une cérémonie eut lieu au Centre d'Instruction Navale.

L'Emblème a été présenté aux recrues.

2MR ROMAN, 2MR JOUKES, 1MT CONKIE et 1MT MANGELINCKX ont prêté serment.

Les troupes étaient sous le commandement du Capitaine de Frégate BEM G. DECOCK.



Bevelsoverdracht Centrum voor Marinevorming

Maandag 29 juni ll. had in het kwartier Lt. V. BILLET te St. Kruis een bevelsoverdracht plaats.

Het commando over het centrum voor marinevorming, CENFORNAV werd overgedragen.

Uittredend Korpscommandant Fregatkapitein Stafbrevet-houder Decock G. gaf het bevel over het commando over aan Fregatkapitein DEFER R.

Remise du commandement du Centre d'Instruction de la Force Navale

Lundi le 29 juin dernier, dans le quartier Lt. V. Billet à St. Kruis, une remise de commandement eut lieu.

Le commando du Centre d'Instruction de la Force Navale - CENFORNAV a été remis par le Capitaine de Frégate Breveté Etat-Major DECOCK G. et repris par le Capitaine de Frégate DEFER R.



Nieuwe boordcommandant op de Wielingen

Tijdens een ceremonie aan het Kattendijkdok Nr 8 te Antwerpen is het commando over het fregat F910-Wielingen overgedragen van Korvetkapitein SEYMORTIER R. aan Korvetkapitein VERBRUGGHE E. KVK SEYMORTIER voerde zes maanden het bevel over de Wielingen.

Nouveau commandant a/b F910 Wielingen

Pendant une cérémonie dans la calle sèche Kattendijk N° 8 à Anvers, le commandement du F 910. Wielingen a été remis du Capitaine du Corvette Seymortier R. au Capitaine de Corvette Verbrugghe E.



Z.M. BRIEFHOUDER

PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in simili-leder, Belgian-Navy (aangepast aan nieuwe identiteitskaart).
Prijs: 200,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 35,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir Belgian Navy.
Prix: 200,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 35,- Fr.

Onze kennelmeesters zitten niet stil

De «Kennel ZM» doet sinds 1988 mee aan dag- en nacht-wedstrijden voor diensthonden.

Dit gebeurt onder begeleiding van de kwartiermeesters ONGENAE A. en FONTEYNE W.

Kwartiermeester BOSTIJN J. behaalde met zijn hond RAMBO/Z901 (een mechelaar) een eerste plaats op de wedstrijd te Harelbeke.

Bij de politie van Seraing kreeg hij een speciale prijs voor het beste politiewerk!

Kwartiermeesters VERSTRINGE E., LUYPAERT P. EN ONGENAE A. behaalden een 1ste en 4de plaats in de wedstrijden met jonge honden te Steenhuyse en te Harelbeke.

Wij feliciteren onze kennel en verzorgers met hun opmerkelijk prestaties.

Nos maîtres de chenil ne se reposent pas

Depuis 1988 le «Chenil FN» participe aux concours de jours et de nuits pour chiens de services.

Tout se passe sous la direction des Quartiers-Maîtres ONGENAE A. et FONTEYNE W.

Le Quartier-Maître BOSTIJN a obtenu une 1^{re} place à Harelbeke avec son chien (Malinois) RAMBO/Z901.

Dans un concours de police à Seraing il a obtenu un prix spécial pour le meilleur travail de police!

Les Quartiers-Maîtres VERSTRINGE E., LUYPAERT P. et ONGENAE A. ont obtenu une 1^{re} et 4^e place au concours pour jeunes chiens à Steenhuyse et Harelbeke.

Nous félicitons notre chenil et les maîtres pour leurs prestations remarquables.



Avez-vous déjà la
«Cravate force navale»?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas»?

MET RUST

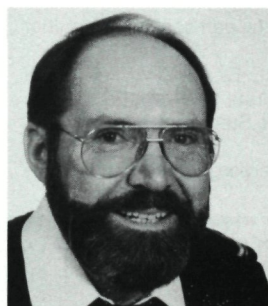
Hiernavolgende officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hun alvast veel succes toe.



CPC VANLEEUVEN P.



10M DE CONINCK E.



10M DUMELIE G.



1MC CLAES C.



1MC HERTOGE E.



1MC VAN HOUCKE W.



MTR VELTER G.

KMT BRANDT A.
10M FONTEYNE J.
1MC LIBIN F.

1MC LOWART A.
MTR VANHINSBERG F.

KMT VANNIEUWERKE A.
1MP VERMEERSCH F.

MTR VERMEERSCH G.
10M WILLEMS R.

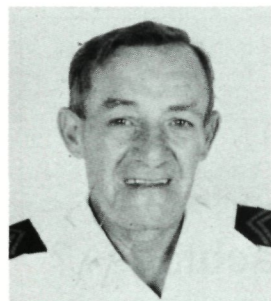
Met leedwezen melden wij U het overlijden van



C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès

1MP MACAUX C.
2MR COUVREUR T.
1MT GRAVELINE R.
MTR VAN ATTENHOVE T.

1LV(Hre) BELVA J. RNSB - N° JX619
LECHIEN M. RNSB - N° JX655



KMT (b.d.) VAN BIERVLIET G.

NEPTUNUS

boutique neptunus

neptunus winkeltje



ASBAK

Glazen asbak met embleem van de Zeemacht.

Prijs: 100,- fr.

Wegens grote breekbaarheid worden de asbakken niet verstuurd, maar kunnen aangekocht worden op de dienst NEPTUNUS.

AANSTEKER

Namaak ZIPPO-aansteker

Prijs: 250,- fr.

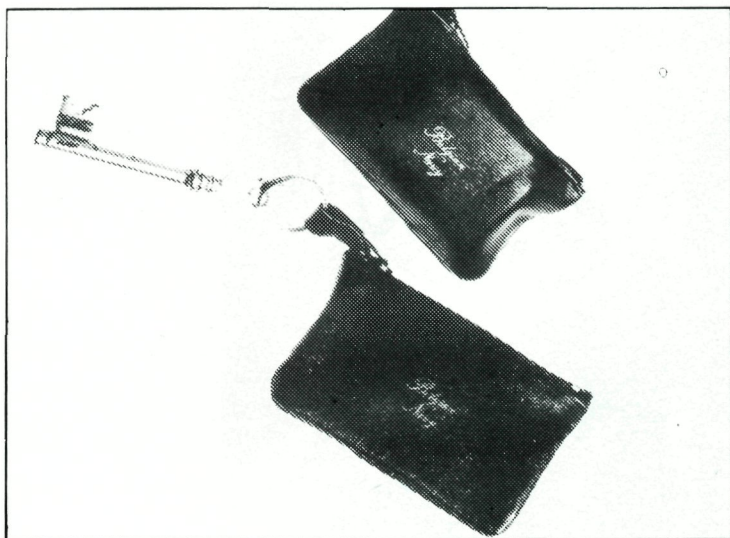
Portkosten: 35,- fr.

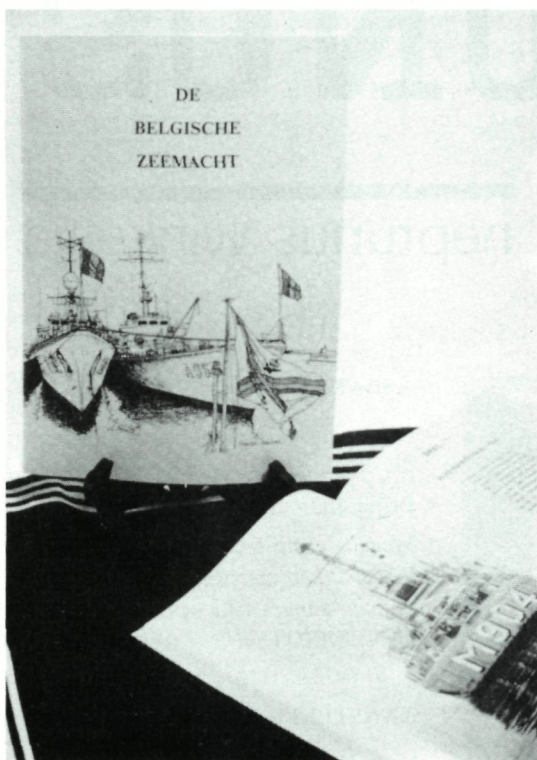
Sleutelhanger Belgian Navy
met portemonnaie in fijn leder:

Prijs: 80 B. Fr. +
35 B. Fr. portkosten

Porte-clefs Belgian Navy

Prix: 80 Fr. B +
35 Fr. B frais d'envoi





G. SCHOONVAERE

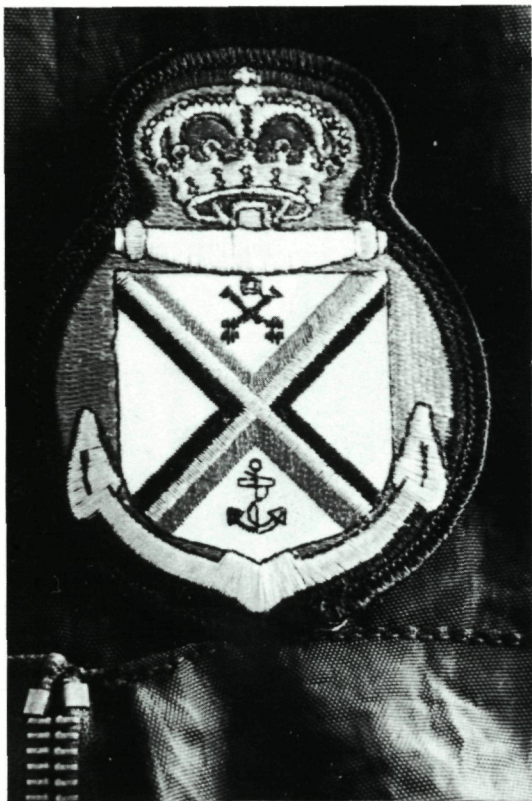
De Belgische Zeemacht

172 bladzijden boordevol zeemachtfoto's met heel wat technische info

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands

Kan besteld worden door betaling van 450 fr. + 50 fr. portkosten *enkel* door *gekruiste check*.

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald worden afgehaald op de redactie van Neptunus.



Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad... Met deze badge van de ZM mag U in ieder geval gezien worden. Prijs: 200 F + 35 F portkosten.

La fierté n'est pas un vice! En tous cas, vous pouvez être aperçu avec ce badge de la FN. Prix: 200 FB + 35 FB frais d'envoi.



ZEEBRUGGE, een nieuwe haven voor Europa

**Havenbestuur Brugge-Zeebrugge (M.B.Z. NV)
Louis Coiseaukaai 2
8000 BRUGGE**

**Tel. 050/44.42.11
Fax. 050/44.42.24
Tlx. 81.201**

Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 850,- fr.



Directeur - Directeur:

R. VAN RANSBEEK, Verenigingsstraat 69, bus 12, 1000 - Brussel

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Christinastraat 2, bus 5 - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

35e jaargang - neptunus - 35e année

3

nr 229

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 110 fr. - Prix par numéro 110 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1991 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Eddie Van Haverbeke, Christinastraat 2, bus 5 - 8400 Oostende